

★★★
PRIMERA
**GUERRA
MUNDIAL**
— 100 AÑOS —

DVD
ORIGINAL
A TODO
COLOR

★
LA GUERRA EN EL MAR

La Primera Guerra Mundial cumple 100 años

7

La guerra en el mar

20

1914-1918
1914-1918

La Primera Guerra Mundial cumple 100 años

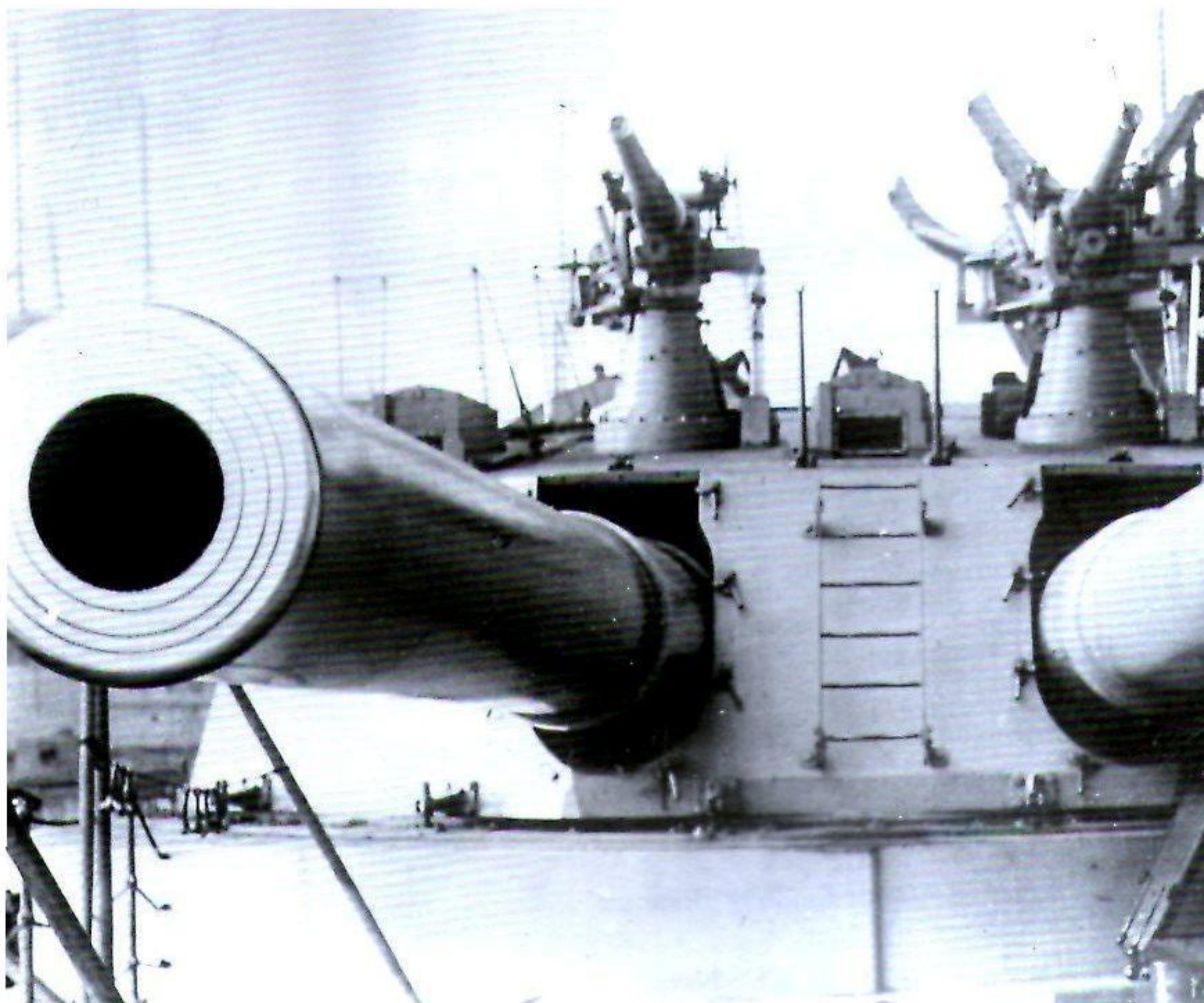
La guerra en el mar

luppa



Sumario

Presentación	7
A muerte por el dominio del mar	8
Weddigen, el que hundió tres barcos en menos de una hora	15
Jellicoe, el hombre que podía perder la guerra en una tarde	16
Reuter, un alemán que hundió 74 barcos alemanes.	17
Glen Kidston naufragó tres veces en 60 minutos	18
La guerra sucia de los corsarios.	21
El imperio del submarino	29
El U-32, récord con 226 hundimientos	31
El cementerio marino de Scapa Flow	36
Las armas: Las cargas de profundidad.	40
Las películas: ‘Mar de fondo’ y ‘Britannic’	45
La canción: El himno de la US Navy	47
El libro: ‘Corsarios alemanes en la gran guerra’, de Luis de la Sierra	48
El poema: ‘Lili Marleen’, de Hans Leip	48



Presentación



La guerra en el mar estuvo marcada por el deseo alemán de arrebatarse a Gran Bretaña el dominio naval. La marina del Káiser se estuvo preparando durante años para igualar el poderío de la Royal Navy, pero los británicos tenían muy claro que para ellos era clave conservar el control de los mares para poder ganar la guerra y mantener la relación comercial con sus colonias. Por eso pusieron especial atención en la permanente mejora de su flota.

La superioridad marina de los aliados se concretó en un bloqueo de las naves alemanas en sus puertos, que fue consolidado por las victorias británicas en los primeros combates navales.

Sin embargo, los alemanes encontraron una forma muy eficaz de contrarrestar su inferioridad. Potenciaron una flota de submarinos, sus temidos U-Boot, que sembró el pánico en los mares, especialmente en el océano Atlántico, intentando asfixiar el envío de suministros que necesitaban las islas Británicas para sobrevivir y afrontar el conflicto.

Los aliados, a su vez, desarrollaron un sistema de transporte que se mostraría eficaz ante la amenaza de los sumergibles germanos. En vez de viajar cada uno por su cuenta, los mercantes y barcos de pasajeros pasaron a viajar en grupo, en convoy, protegidos por barcos y aviones de guerra.

Cuando la conflagración ya estaba perdida y acabada para Alemania, su flota, recluida en la bahía de Scapa Flow, protagonizó un acto digno del final de una tragicomedia: fue hundida por los propios alemanes antes de que pudiera caer en manos de sus enemigos.

Para mantener su superioridad en los mares, Gran Bretaña introdujo el modelo de barco 'Dreadnought', poco antes de empezar la guerra. En este tipo de navío todos los cañones eran de grandes dimensiones. Alemania no tardó en crear un modelo parecido. Foto: Bain News Service.

A muerte por el dominio del mar

Alemania disputa el poder en los océanos a Gran Bretaña con el propósito de controlar el mundo

La lucha por el dominio de los mares durante la guerra tenía una importancia estratégica crucial porque, en un momento en que el transporte aéreo estaba todavía por desarrollar, quien dominaba el mar dominaba el transporte mundial.

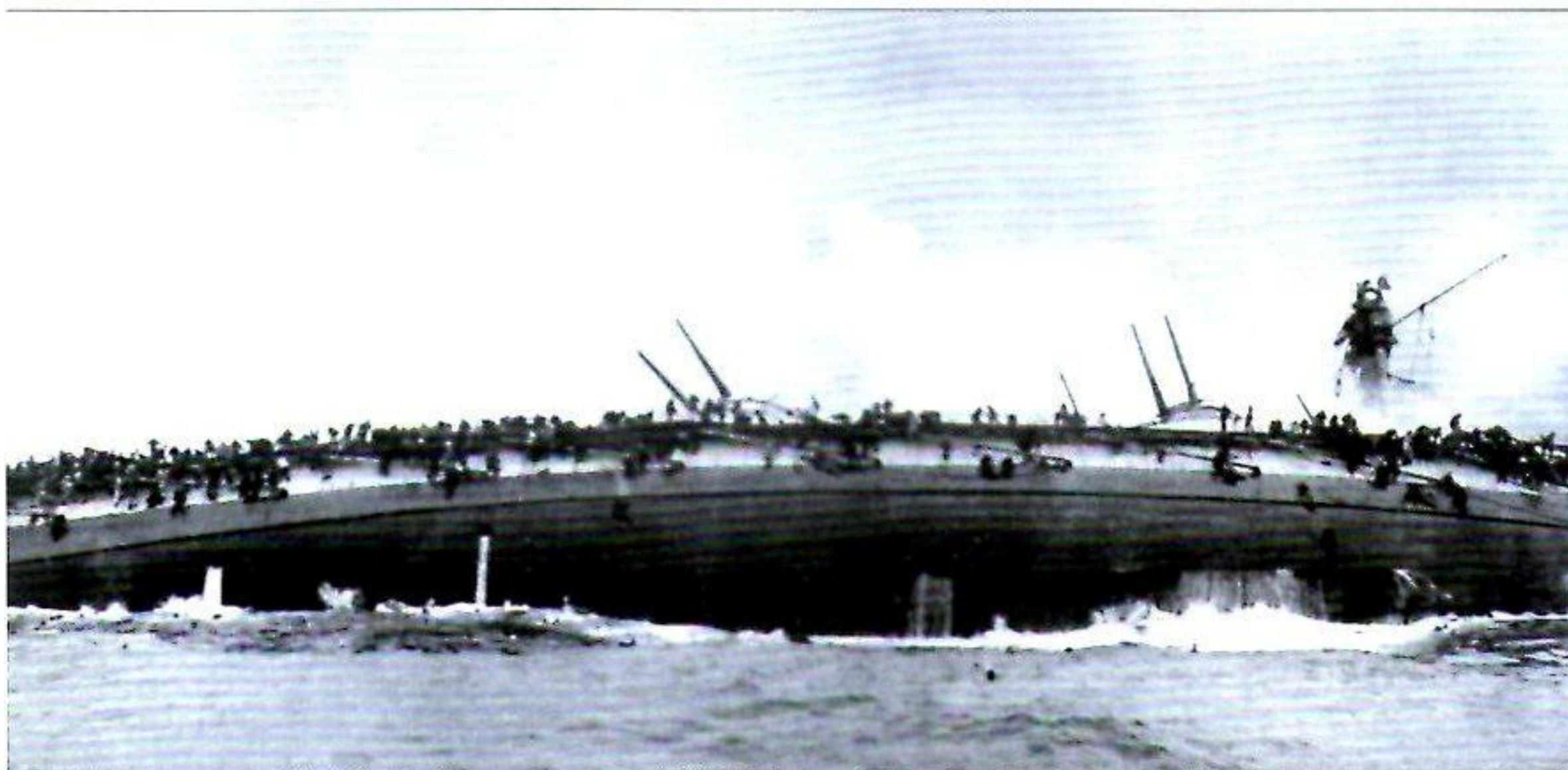
Gran Bretaña, que era la potencia que tenía la supremacía en los océanos, necesitaba mantenerla para asegurarse los suministros de los que carecía por su situación insular. Al mismo tiempo se veía obligada a luchar por mantener la superioridad

que le disputaba Alemania. Este control marítimo le era imprescindible, además, para mantener las relaciones y el comercio con sus colonias.

La teoría de Mahan

Alemania, por su parte, sabía que solo si lograba el control de los mares iba a tener posibilidades de ganar la guerra. Al mismo tiempo tenía claro que necesitaba el poder en el mar para conseguir el gran imperio colonial que anhelaba.

Alfred Thayer Mahan, un oficial



Alemania tenía muy claro que necesitaba arrebatarse a Gran Bretaña el control de los mares para dominar el mundo. En la foto, el crucero alemán 'Blücher', volcado sobre un costado, se hunde con muchos marinos encaramados al casco tras recibir numerosos impactos en la Batalla del Banco Dogger.



El 'Dreadnought' revolucionó la artillería marina al dotarse de 10 cañones de 305 mm. Foto: U.S. Navy.

de la Marina de los Estados Unidos, se había especializado en el estudio de las potencias que han poseído el dominio de los mares. Mahan había llegado a la conclusión de que los imperios que han tenido el poder en los mares han logrado controlar el mundo. Sería el caso de Roma, España o Gran Bretaña. En cambio, los países que han tenido poder pero no han logrado el control marítimo han fracasado en su intento de crear un imperio. Este sería el caso de Cartago con Aníbal, o de Francia con Napoleón.

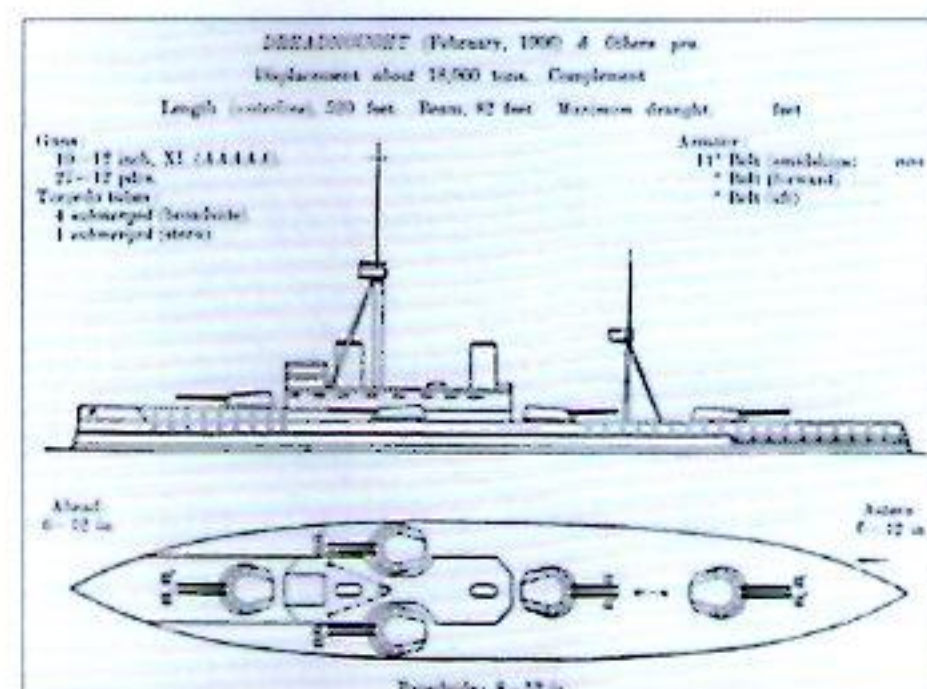
Aparece el 'Dreadnought'

Las teorías de Mahan tuvieron un gran impacto a principios de siglo entre las grandes potencias que le creyeron y se volcaron en la construcción naval. Alemania fue el país que se lo tomó más en serio. Guillermo II, obsesionado en lograr un imperio colonial como el británico, se lanzó a

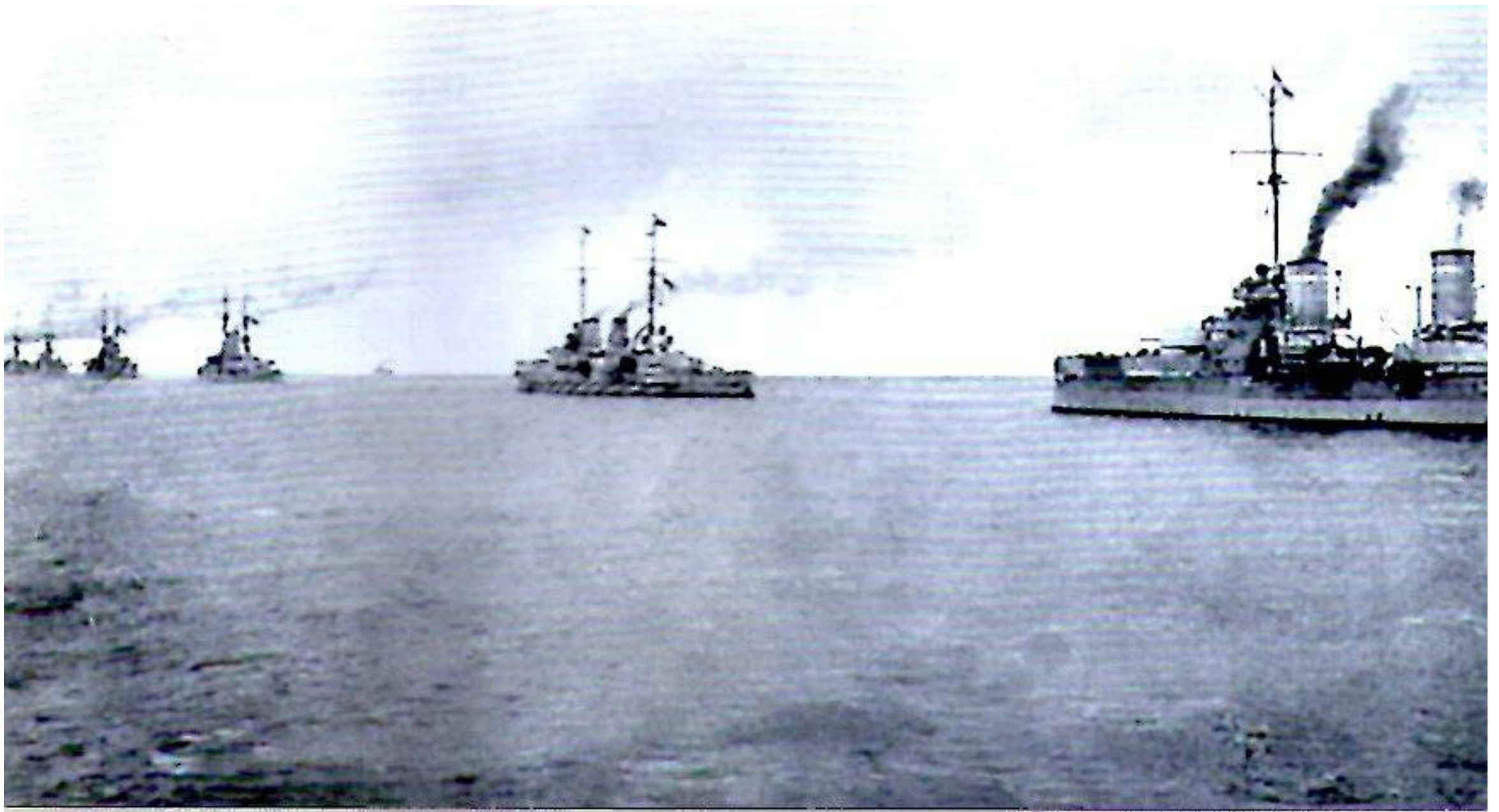
potenciar la marina de su país.

En Inglaterra la inquietud del Káiser no pasaba desapercibida y era vista con auténtica alarma. En 1904 el Gobierno Británico nombró como primer lord del Mar a John Fisher, un dinámico almirante con ideas reformadoras. Tras aceptar el cargo, Fisher jubiló a cerca de 200 barcos antiguos y puso en marcha un ambicioso plan de construcción naval para poner al día la armada de Su Majestad.

La rivalidad entre Gran Bretaña y



El 'Dreadnought' medía 160 metros de largo y podía alcanzar velocidades de casi 40 km/h. Dibujo: Fred T. Jane.



Alemania había realizado un gran esfuerzo para dotarse de una armada que pudiera estar preparada para combatir a la Royal Navy británica, que tenía el predominio absoluto en los mares desde la Batalla de Trafalgar (1805).

Alemania por el control de los mares generó una trepidante carrera de armamentos entre las dos potencias.

La Marina Real Británica había revolucionado completamente los navíos de guerra con la botadura, en 1906, del *Dreadnought*.

Disparos a 22 kilómetros

Los elementos que hicieron de este barco una revolución fueron la potencia de sus cañones y su propulsión solo a vapor. Tenía 10 cañones de 305 mm, cuando anteriormente el barco con más cañones de este calibre tenía solo 4. Los disparos de estas piezas podían llegar hasta 22 kilómetros de distancia. La torreta de los cañones estaba situada más alta que en los demás barcos, de manera que tenía mayor facilidad para los disparos a larga distancia. Además,

disponía de 24 cañones de 76 mm. y cinco tubos lanzatorpedos. En la sección de la línea de flotación de su casco, el *Dreadnought* estaba blindado con placas de 28 centímetros de espesor.

El *Dreadnought* fue el primer gran buque de guerra movido solamente por turbinas de vapor. Los cuatro grupos de turbinas tenían una potencia total de 24.700 CV. Era más rápido que cualquier otro barco de guerra y podía alcanzar una velocidad de 21 nudos, casi 40 km/h. Medía 160 metros y necesitaba una tripulación de 800 hombres.

El éxito de este barco marcó de tal manera la construcción naval que después de él los barcos pasaron a clasificarse como *pre-dreadnought* y *post-dreadnought*, en función de si tenían incorporadas o no las innovacio-

nes que aportó el *Dreadnought*.

La Armada Alemana no tardó en fabricar otros barcos de potencial parecido, la clase Nassau, manteniendo en todo su esplendor la carrera armamentística. Cuando empezó la guerra, Gran Bretaña tenía ya 29 barcos de este tipo, mientras que Alemania había construido 17.

El bloqueo naval

Inmediatamente después de que estallara el conflicto, Gran Bretaña y los aliados decidieron, para asegurar su dominio naval en la guerra, establecer un bloqueo naval sobre Alemania y los imperios centrales.

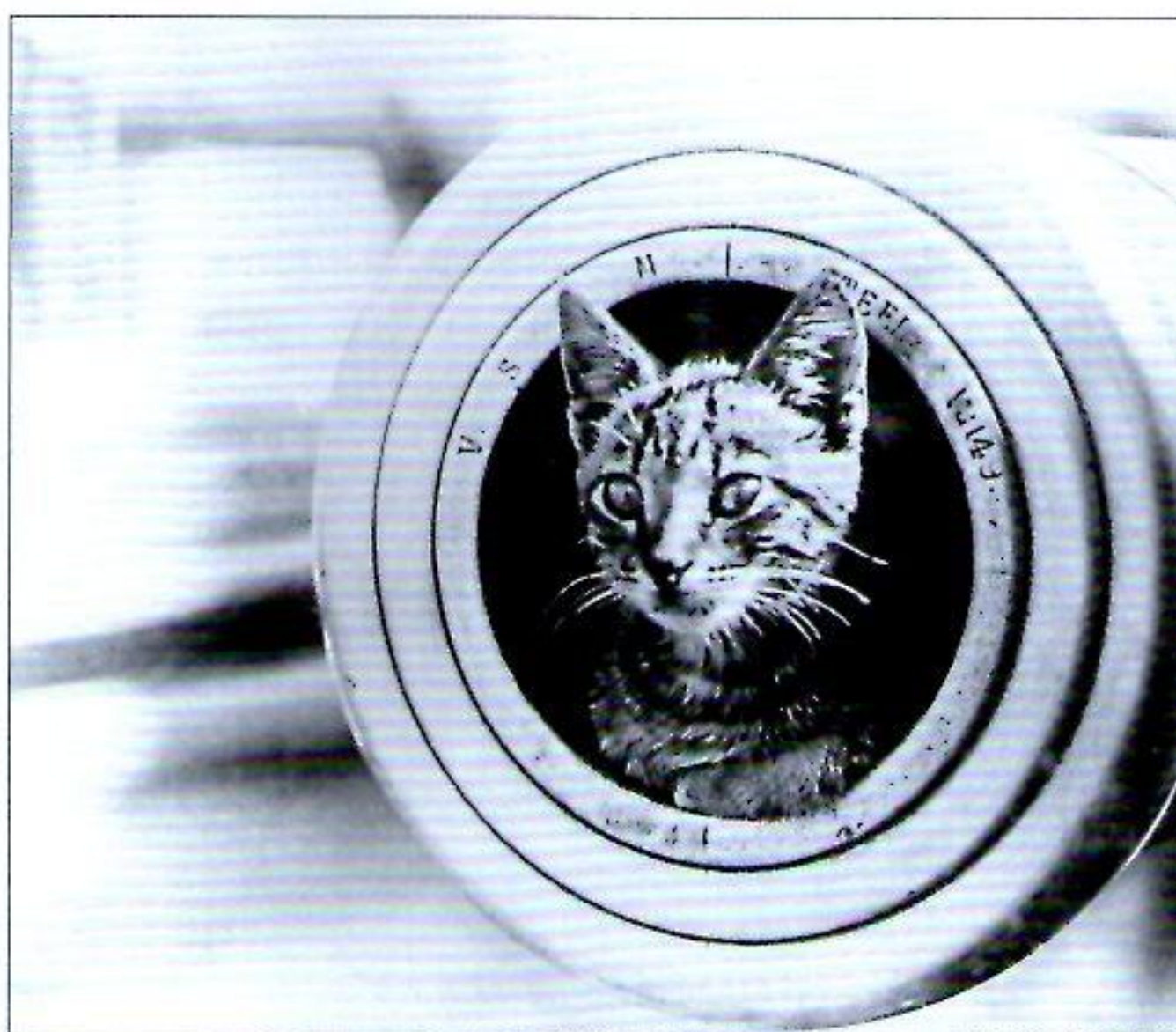
El bloqueo se realizaba, principalmente, impidiendo el acceso de los navíos germanos al Atlántico. El acceso a través del Canal de la Mancha fue minado, dejando transitable solo un canal que era controlado por una patrulla con base en Dover. La otra posible salida al océano de los barcos alemanes, a través del mar del Norte, mucho más complicada porque suponía que los barcos tenían que dar una gran vuelta rodeando la isla de Gran Bretaña por el Norte, era controlada por un grupo de barcos denominado la Patrulla del Norte.

Estos controles se proponían cerrar el paso de barcos

de guerra alemanes y, también, impedir el paso a mercantes que llevaran productos comerciales a Alemania. La prohibición incluía, asimismo, el paso de alimentos hacia Alemania, que estaban considerados como material de contrabando.

El Gobierno Alemán se tomó la decisión del bloqueo como un agravio destinado a hacer pasar hambre a su población.

También los Estados Unidos se molestaron por esta decisión que afectaba a sus intereses comerciales, que, inicialmente, eran los de suministrar productos a los dos bandos en conflicto. Sin embargo, este malestar de los estadounidenses con Gran Bretaña quedaría superado tan pron-



La mascota del crucero ligero australiano 'Encounter' asoma en la boca de un cañón de 152 mm.

to como los submarinos alemanes empezaran a hundir barcos mercantes y de pasajeros.

Solo en 1915 los barcos controladores británicos inspeccionaron más de 3.000 buques.

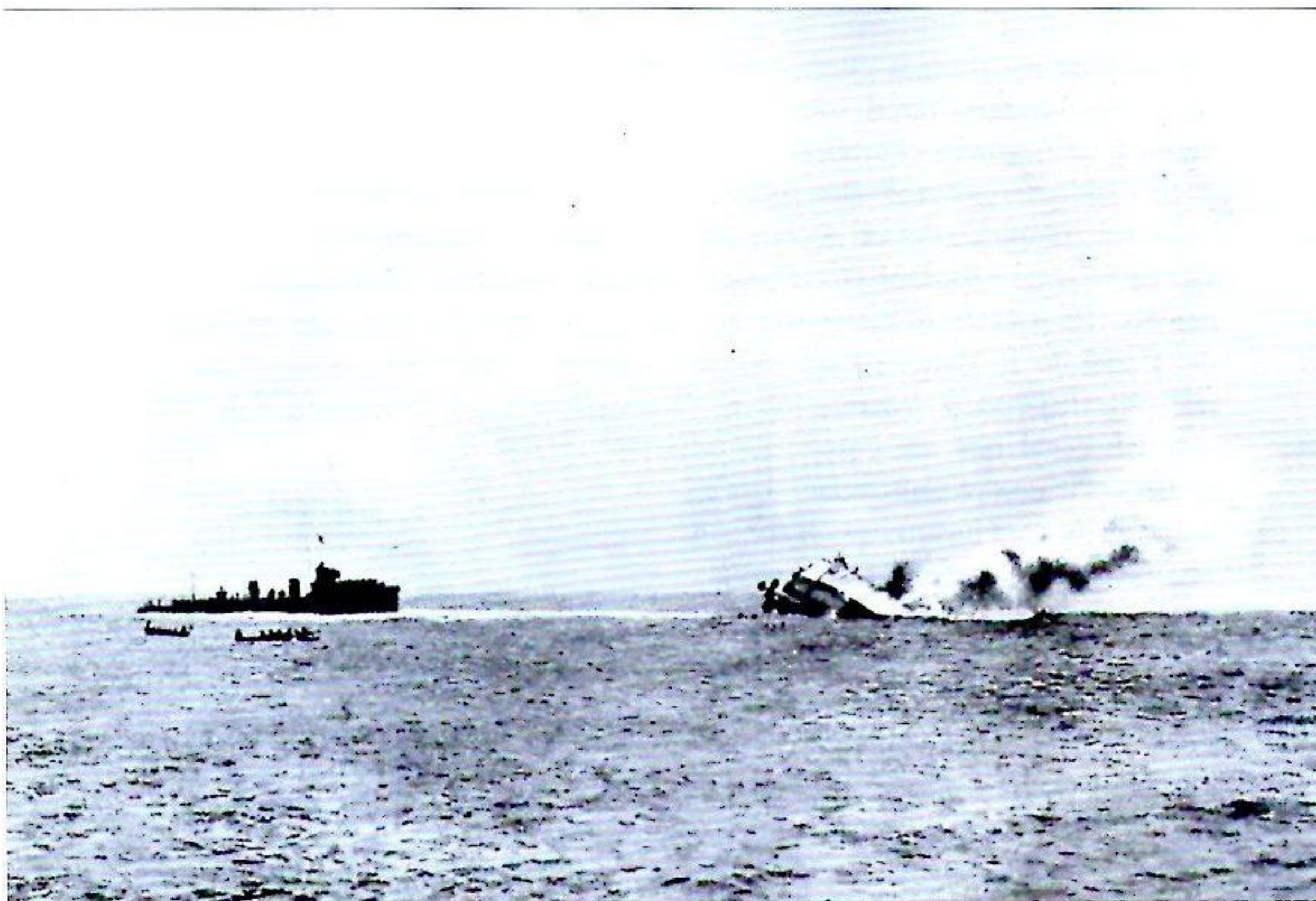
El bloqueo consiguió, en un solo año, que las importaciones alemanas sufrieran un descenso superior al 50%. Aunque hay estudios que muestran resultados y valoraciones muy dispares, se estima que la malnu-

trición y el hambre ocasionados por el bloqueo podrían haber ocasionado alrededor de medio millón de muertes en Alemania.

Primera batalla en Helgoland

Como era de esperar, los alemanes no se resignaron a aceptar el bloqueo y la lucha por quebrarlo llevó a numerosos enfrentamientos.

El primer encuentro naval entre británicos y alemanes se produjo



El primer enfrentamiento naval entre británicos y alemanes se produjo en la Batalla de Helgoland y en ella los alemanes fueron derrotados y perdieron seis barcos. En la foto, el crucero alemán 'Mainz' se hunde durante la batalla.



Tras la Batalla de Helgoland el káiser ordenó a su armada que evitara los enfrentamientos con fuerzas superiores. Esta carta postal, que circulaba en Alemania, reproduce el crucero ligero alemán 'Ariadne' en Helgoland.

poco después de empezar la guerra en la bahía de Helgoland, en la costa del noroeste de Alemania en el mar del Norte.

Los británicos tendieron una trampa a los alemanes. Unos pocos submarinos se acercaron a las bases alemanas y, tras ser detectados, emprendieron la huida en dirección a una zona donde naves británicas esperaban a los alemanes para atacarlos.

El resultado fue una clara victoria para los británicos que hundieron seis barcos alemanes y dejaron fuera de combate otros seis. Solo uno de sus barcos sufrió daños.

A partir de este día el Káiser y el Gobierno Alemán ordenaron a su flota que permaneciera en sus puertos y que evitara cualquier contacto con fuerzas superiores.

El código del 'Magdeburg'

El mismo mes de agosto se había producido un hecho aparentemente de

poca importancia, pero que iba a tener una trascendencia extraordinaria.

Un crucero ligero alemán, llamado *Magdeburg*, escoltaba a unos dragaminas en el mar Báltico y, cuando se encontraba en la boca del golfo de Finlandia, encalló por culpa de la niebla. El capitán del barco logró ver, entre la bruma que le rodeaba, dos barcos rusos que se le acercaban. Entonces el oficial llamó a su jefe de comunicaciones y le ordenó que cogiera el libro de claves y, en un bote de remos, se dirigiera a aguas profundas y lo lanzara al agua, confiando en que sus tapas recubiertas de plomo se cuidarían de mandarlo al fondo del mar, donde nadie pudiera encontrarlo.

Cuando el *Magdeburg* estaba arriando un bote, a bordo del cual iba el jefe de comunicaciones, un cañonazo de los barcos rusos impactó de lleno en el navío. El oficial cayó al agua abrazado al libro de comunicaciones.

Los barcos rusos acabaron de hun-

dir el *Magdeburg* y después recogieron a los marinos alemanes supervivientes y recuperaron, también, un cuerpo que flotaba en el mar con un libro de claves entre los brazos.

Cuando el libro llegó a los altos mandos rusos, estos se dieron cuenta de la importancia del hallazgo, pero al mismo tiempo fueron conscientes de que no disponían de tecnología ni de expertos para descifrarlo. Decidieron, en un acto muy excepcional, pasar el libro a los británicos, que tenían un

departamento dedicado al descifrado de claves enemigas. La unidad de la Inteligencia Naval Británica, denominada *Habitación 40*, no podía creer la fortuna que había tenido cuando el libro llegó a sus manos.

Sorpresa en el Banco Dogger

Con el decodificador de mensajes de radio, la Armada Británica pudo saber que un escuadrón alemán se dirigía hacia el Banco Dogger, una zona arenosa y de escasa profundidad en-



Esta pintura muestra a un submarino alemán tras hundir un transporte de tropas en el Mediterráneo. Pintura: Willy Stöwer.



El hallazgo de un libro de claves de comunicación alemanas permitió a la Royal Navy sorprender a la flota del káiser en el Banco Dogger. En la foto los cruceros alemanes 'Derfflinger', 'Moltke' y 'Seydlitz' en ruta hacia Dogger.

tre Gran Bretaña y Dinamarca.

Cuando la expedición alemana llegó al lugar descubrió que un despliegue de barcos enemigos le estaba esperando. Los sorprendidos alemanes apenas tuvieron tiempo para dar media vuelta y emprender el viaje de regreso a casa.

Entonces empezó una persecución que duró varias horas. Los barcos británicos emplearon sus cañones de lar-

go alcance para castigar a la escuadra alemana. El barco que iba a la cola de los germanos, el *Blicher*, fue alcanzado por el fuego de sus perseguidores y zozobró, quedando volcado sobre un costado y hundiéndose después.

Pero los alemanes, a pesar de ir huyendo, se defendieron disparando hasta dejar fuera de combate el barco británico *Lion*. La expedición germana hubiera podido correr peor

Los protagonistas

Weddigen, el que hundió tres barcos en menos de una hora

Otto Weddigen, el comandante del submarino que hundió tres cruceros británicos en menos de una hora, causando la muerte a 1.397 marineros, tenía 32 años, se había casado hacía un mes con su novia de toda la vida y había embarcado al día siguiente. Explicó que cuando vio a los tres barcos corrió a situarse en medio de ellos y les fue disparando uno a uno. Del último escribió que tras el impacto volcó, flotó mientras se hundía poco a poco, hasta que salió el aire que tenía debajo "y se dejó caer con un ruido fuerte, como una criatura con dolor". Pero no fue un hombre afortunado. Seis meses después de su gesta, al mando del U-29 disparó sin acierto al acorazado *Neptune*. Cuando poco después subió a la superficie fue sorprendido por el famoso *Dreadnought* que, tras una breve persecución, lo embistió y partió en dos. No hubo supervivientes.



Otto Weddigen recibió las más altas condecoraciones alemanas, pero murió seis meses después cuando el 'Dreadnought' embistió y partió su submarino.

suerte de no ser por un error de comunicación en la escuadra británica que hizo que detuviera la persecución para acabar de hundir al *Blücher*. El bando alemán tuvo 954 muertos, y el británico, 15.

Los U-Boot alemanes

Casi todos los países que se encontraban en guerra tenían submarinos en su flota. Pero inicialmente este tipo de barcos estaba destinado a misiones de vigilancia costera. Su potencial como arma de ataque y destrucción estaba aún por descubrir.

Las claras derrotas navales que Alemania sufrió en los primeros enfrentamientos hizo ver al ejército del Káiser la necesidad de replantear su

estrategia. De nada le servía tener una gran flota si no podía salir de sus puertos ante la vigilancia a que la sometían los barcos aliados, principalmente los británicos.

Entonces Alemania decidió apostar por una línea totalmente distinta que pudiera coger por sorpresa a los británicos y permitirle romper el bloqueo y darle la superioridad en los mares. Esta arma fueron los submarinos, que los alemanes desarrollaron para potenciar su capacidad de ser usados como arma de ataque y destrucción.

Entre los altos mandos de la Marina Británica muchos despreciaban la posibilidad de que los submarinos pudieran llegar a ser un arma ofen-

Los protagonistas

Jellicoe, el hombre que podía perder la guerra en una tarde

De él dijo Churchill que era el único hombre de los dos bandos que podía perder la guerra en una tarde. Después, en la práctica, lo que hizo John Jellicoe fue dejar de ganar la guerra en una tarde. Estuvo al mando de la flota británica en la batalla naval más importante de la guerra, la de Jutlandia, y desaprovechó la ocasión de liquidar a la marina del Káiser. Actuó con una gran prudencia y la opinión pública británica, que esperaba encontrar a un héroe de la altura de Nelson —el que logró la victoria de Trafalgar y la hegemonía marítima para Gran Bretaña—, se sintió decepcionada con él.

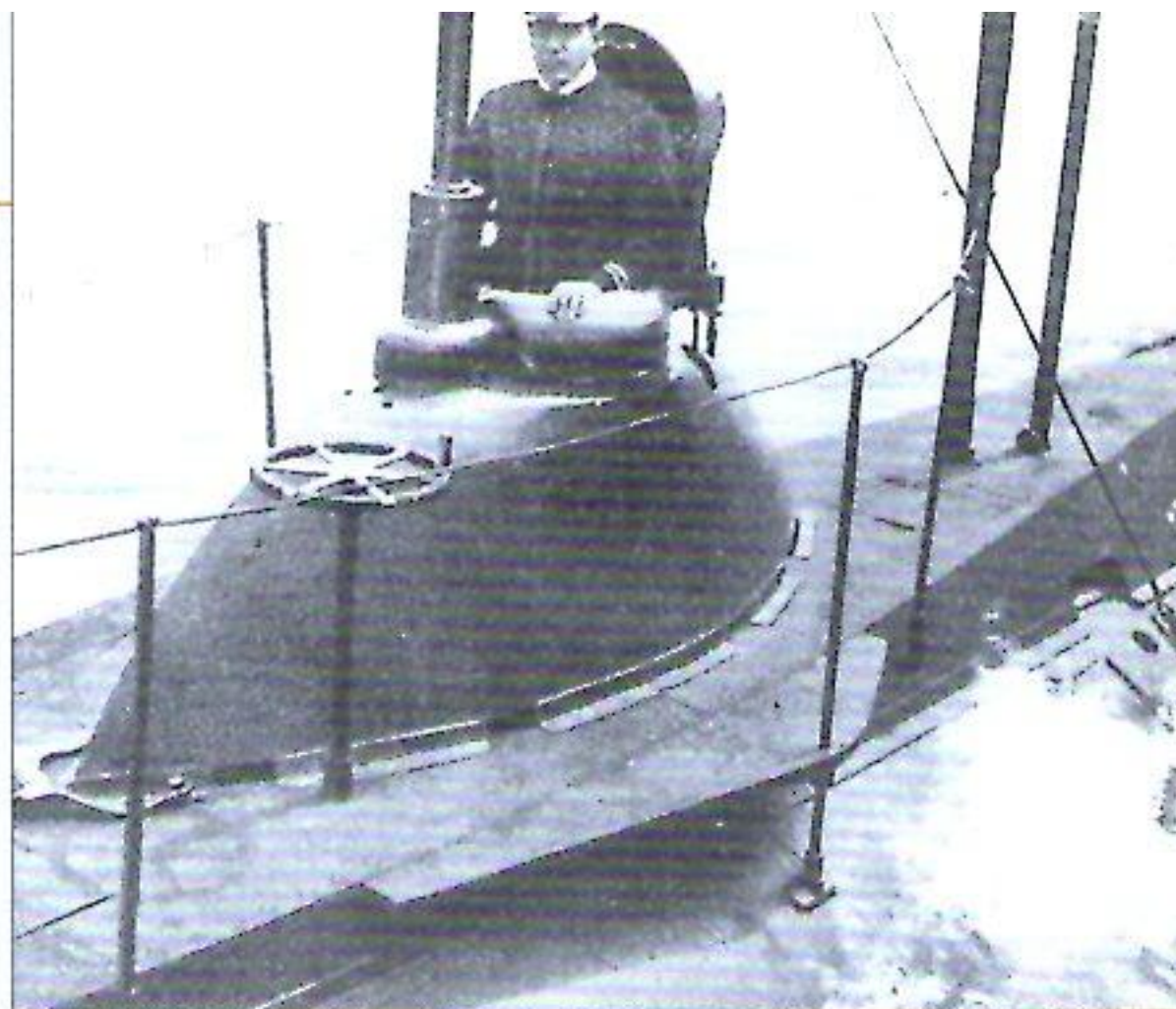
Jellicoe dejó pasar la ocasión de liquidar la flota alemana y decepcionó a su opinión pública que buscaba en él a un nuevo Nelson.



sivamente eficaz. Por tanto, cuando Alemania desplegó sus agresivos U-Boot les cogió totalmente por sorpresa, causándoles importantes pérdidas y dejándoles sin capacidad de reacción.

El U-9 hunde 3 barcos en una hora

El 22 de septiembre de 1914 el submarino alemán U-9, al mando de Otto Weddigen y de patrulla en el mar del Norte, se había sumergido para protegerse de los rigores de una tormenta. Cuando horas más tarde retornó a la superficie se encontró a unos 4 kilómetros de la costa escocesa con el *Aboukir*, un crucero acorazado británico que vigilaba el cumplimiento del embargo a Alema-



Al principio de la guerra los submarinos estaban destinados solo a misiones de vigilancia costera. En la foto el 'USS Plunger', botado en 1902.

nia. A una distancia de 500 metros le disparó un torpedo que le dio en el costado de estribor, inundó la sala de máquinas y le partió la quilla.

Como el capitán del barco no había detectado la presencia de ningún

Reuter, un alemán que hundió 74 barcos alemanes

Ludwig von Reuter era un almirante alemán al que dos meses después de acabar la guerra se encomendó la Flota Imperial Alemana que iba a ser recluida en la bahía de Scapa Flow, en espera de lo que se decidiera hacer con ella. Pero Reuter no estaba entusiasmado con la misión. Temía que los aliados iban a repartirse su flota. Para impedirlo decidió escenificar un final dantesco: sonó como señal una vieja canción estudiantil en la que se pide líquido y se abrieron brechas y compuertas en los 74 barcos que empezaron a dejar entrar agua y a hundirse lentamente en un teatral y exuberante sacrificio colectivo. Solo 51 se fueron a pique.

Ludwig von Reuter decidió que los 74 barcos alemanes recluidos en Scapa Flow se hundieran conjuntamente en un suicidio colectivo.





El submarino alemán U-9 sorprendió a la Royal Navy hundiendo tres cruceros británicos en poco más de una hora.

submarino en la zona pensó que había impactado con una mina. Mientras empezaba a hundirse con más de 500 tripulantes a bordo pidió ayuda a los dos cruceros que navegaban con él, el *Cressy* y el *Hogue*, que se acerca-

ron para rescatar a los supervivientes.

El 'Cressy' intenta embestir al U-9

En ese momento, el U-9 emergió y al ver al *Hogue* le lanzó dos torpedos desde menos de 300 metros de



Tras la guerra, Glen Kidston fue aviador y piloto y ganó las 24 Horas de Le Mans en 1930.

Los protagonistas

Glen Kidston naufragó tres veces en 60 minutos

Glen Kidston naufragó tres veces, el mismo día, en menos de una hora. Era teniente en el crucero *Aboukir* y cuando este barco fue torpedeado por el U-9 saltó al agua y nadó hasta el *Hogue*. Cuando este también fue alcanzado nadó hasta el *Cressy*, que sufrió la misma suerte. Era hijo de un millonario industrial y banquero. Durante los ensayos del submarino X1 quedó incrustado con el aparato en el fondo marino y tuvo que ser rescatado. Tras la guerra llevó una vida de deportista y aventurero. Fue el único superviviente de un accidente aéreo en 1929. Como piloto de carreras ganó las 24 Horas de Le Mans en 1930. Murió al romperse el aparato con el que volaba en medio de una tempestad de arena en Sudáfrica.

distancia, mientras desde el barco le disparaban infructuosamente. Los dos proyectiles alcanzaron de lleno al *Hogue*. Entonces el *Cressy* intentó, sin éxito, embestir al submarino mientras desde la cubierta la tripulación disparaba contra el sumergible. Cuando el *Cressy* se disponía a recoger a los supervivientes de las otras dos naves, el capitán del U-Boot, Weddigen, ordenó disparar los últimos torpedos que le quedaban y hundió el barco.

Cuando varios navíos llegaron a la zona para atacar al U-9, este, que se encontraba escaso de energía eléctrica, decidió quedarse en el fondo

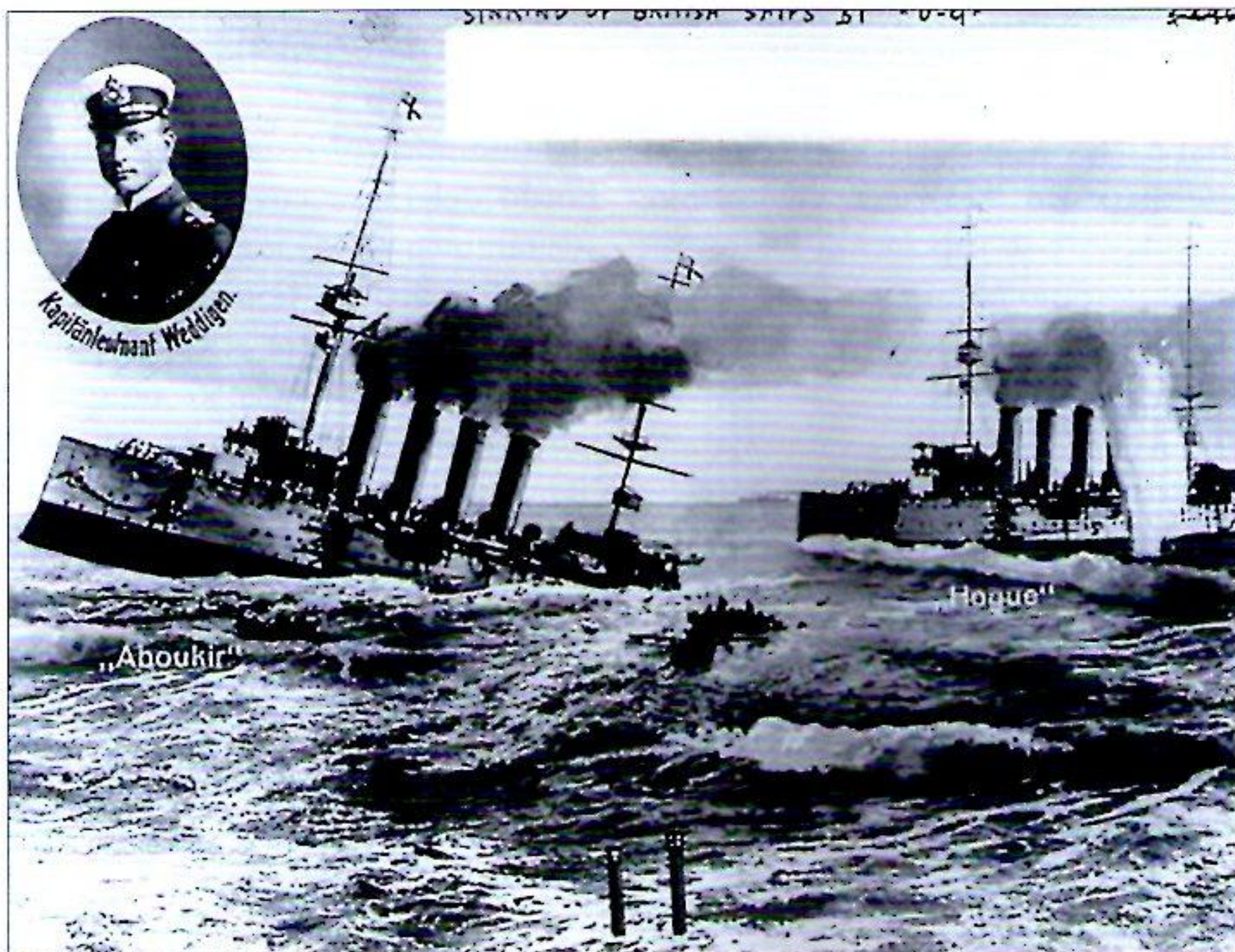
durante toda la noche, mientras le buscaban desde la superficie. Al día siguiente pudo retornar a su base.

En una hora y media el U-9 había hundido tres cruceros con unas tripulaciones de casi 1.500 marineros.

El submarino se reivindica

Este incidente dejó demostrado, para los numerosos escépticos, la alta capacidad destructiva y el papel decisivo que podían tener los submarinos en la guerra naval.

La opinión pública de Gran Bretaña sintió estas derrotas como una catástrofe, mientras el prestigio de la



Esta postal de propaganda alemana reconstruye el hundimiento de los cruceros británicos 'Aboukir' y 'Hogue' por el submarino U-9, al mando del capitán Otto Weddigen, en la foto pequeña.



Esta ilustración reconstruye el hundimiento del 'Cressy', el tercero de los barcos mandado al fondo por el U-9 en poco más de una hora. Dibujo: Henry Reuter Dahl.

Royal Navy se veía seriamente perjudicado. En Alemania, en cambio, Weddigen y su tripulación fueron recibidos como héroes y les fue concedida la Cruz de Hierro al capitán y a todos los tripulantes.

Naufragar tres veces en una hora

En esta batalla se produjo la particular circunstancia de que dos marineros naufragaron tres veces en poco menos de una hora.

Wenman Wykeham-Musgrave estaba de servicio en el *Aboukir* cuando un torpedo alcanzó al barco y él fue lanzado por la borda. Tras caer al agua se alejó nadando de la embarcación para evitar ser succionado por

el hundimiento. Estaba subiendo a bordo del *Hogue* cuando este navío fue también alcanzado por un torpedo del U-9. Aún le quedaron fuerzas para nadar hasta el *Cressy* donde le recogieron poco antes de que el barco fuera torpedeado. Tras caer de nuevo al agua se sujetó a un pedazo de madera y perdió el conocimiento. Fue rescatado por un pesquero holandés.

Una historia parecida le ocurrió a Glen Kidston, un hijo de millonarios que más tarde, como piloto automovilístico, ganó las 24 Horas de Le Mans en 1930. ■

La guerra sucia de los corsarios

El 'Seeadler', el más famoso barco pirata alemán, hunde 14 navíos y causa solo un muerto por accidente

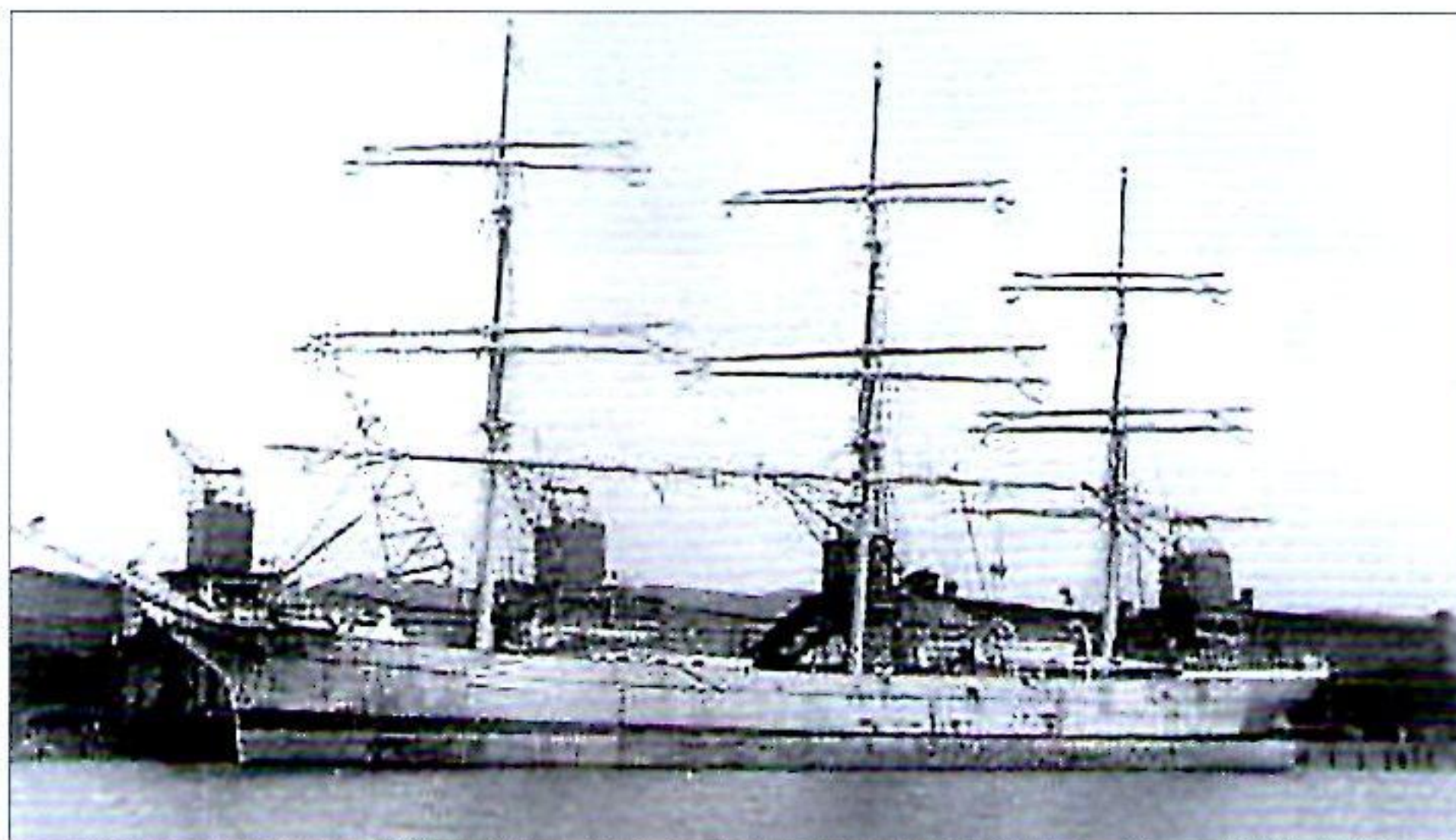
El *Pass of Balmaha* es un barco mercante de 83 metros de largo, con tres mástiles, que puede navegar a vela o a vapor. En el puerto de Nueva York es cargado de algodón y fletado con destino al puerto de Arcángel, al norte de Rusia, en junio de 1915. Pero no puede llegar a su destino. Después de atravesar el Atlántico, es apresado por un submarino alemán y conducido a Cuxhaven, cerca de Hamburgo.

En este puerto germánico al navío mercante se le incorporan dos cañones de 105 mm. y dos ametrallado-

ras pesadas, ocultas bajo la cubierta. Además, se le añaden unas salas secretas, también escondidas.

Camuflados como noruegos

A finales del mismo año el barco reestructurado se hace de nuevo a la mar. Ahora se llama *Seeadler* (*Águila marina*) y aparenta ser un barco de un país neutral, Noruega, dedicado al transporte de madera. La mayoría de los marineros habla en noruego, las brújulas están fabricadas en Noruega, en los camarotes las fotos que



El 'Pass of Balmaha', antes de convertirse en el temido barco pirata 'Seeadler'.



El 'Seeadler' llevaba cañones y ametralladoras ocultos bajo la cubierta. Pintura: Christopher Rave.

cuelgan de las paredes reproducen parajes del mismo país nórdico. Los trajes de la marinería llevan una etiqueta que los identifica como fabricados en Noruega.

En el puesto de mando del carguero se encuentra un hombre de 35

años, Felix von Luckner, un oficial de la marina alemana que habla perfectamente el noruego.

Tras abandonar el puerto alemán, el *Seeadler* cruza el mar del Norte por encima de Escocia. El día de Navidad, cuando se halla al sur de Groen-

landia, se encuentra con un mercante armado inglés, el *Avenger*, que ejerce funciones de control del bloqueo naval. El camuflaje engaña a los británicos y cuando llaman a Oslo para comprobar la documentación del barco, no logran hablar con los controladores porque están celebrando la Navidad y no responden a la llamada radiofónica. El *Seeadler* logra pasar la inspección.

El primer asalto pirata

El barco emboscado sigue viaje hacia el Sur hasta que, a la altura de las Azores, se encuentra con el *Gladys Royle*, cargado con carbón de Cardiff que transporta a Buenos Aires. La nave de Luckner se acerca al *Gladys*, que se encuentra confiado por la bandera de país neutral del barco que se le aproxima. Pero cuando está cerca cambia la bandera noruega por la alemana y con tres disparos obliga al *Gladys* a detenerse. La tripulación del barco cautivo es trasladada al *Seeadler* y con un par de cañonazos el carguero cargado de carbón es enviado al fondo del océano.

300 prisioneros

Repitiendo actuaciones de este tipo, el barco de Luckner desciende por el Atlántico hundiendo barcos, y siempre después recogía a la tripulación.

Tras mandar a pique a su víctima número 11, el capitán del *Seeadler* se encuentra con un problema. Entre

todas las tripulaciones que ha capturado el número de pasajeros en su barco llegaba casi a los 300, sin contar con la propia tripulación. Esto origina no pocos problemas, en especial el de la manutención.

El siguiente barco capturado no es mandado a pique. En él son embarcados todos los prisioneros del *Seeadler*. Después el capitán Luckner ordena que se eliminen algunas velas del barco capturado para retardar su velocidad, de manera que cuando llegue a tierra y los prisioneros liberados den cuenta de la presencia del *Seeadler*, este se encuentre ya lo suficiente lejos como para que no puedan atraparlo.

En una isla desierta

La Royal Navy, enterada del recorrido que tiene proyectado el barco pirata, coloca tres naves esperando su paso en el Cabo de Hornos. Pero antes de llegar a este punto, una potente tempestad lleva a Luckner y sus tripulantes bastante más al sur de lo que tenían previsto. De esta forma pasan al Pacífico sin encontrarse con los perseguidores que les están esperando.

Cuando tiene conocimiento de que los Estados Unidos han entrado en la guerra, Luckner pasa a centrar sus preferencias en el hundimiento de barcos estadounidenses.

A estas alturas su barco necesita ya una limpieza del casco con cierta urgencia. El lugar escogido por el



Tras perder su barco corsario, Felix von Luckner recorrió 3.000 kilómetros en un bote y 2.000 en un barco de 90 toneladas robado. En la foto, momento en que es registrado tras su captura por el 'Iris'.

capitán para llevar a cabo la operación es el atolón de coral de Mopelia, (Maupihaa), una isla de 8 kilómetros de largo, situada unos 500 kilómetros al oeste de Tahití.

La tripulación y 46 nuevos prisioneros desembarcan en la isla desierta y encuentran agua y comida fresca, lo que les sirve para frenar los nacientes brotes de escorbuto.

Sin embargo, la idílica y reposada vida de los piratas y sus *huéspedes* en la isla de coral no va a durar mucho.

Víctima de un 'tsunami'

Un *tsunami* llega a Mopelia, levanta el barco corsario, lo lanza sobre el arrecife de coral y lo deja hecho añicos y perdido para siempre. El temor de los mares, el famoso *Seeadler*, buscado por los aliados en los cinco continentes, ya no es más que un montón de chatarra inaprovechable clavada sobre un montón de coral. Lo único que se consigue aprovechar son las armas de fuego, algunas provisiones y dos botes que han resistido de milagro.

Los piratas y sus prisioneros se encuentran atrapados en una isla desierta sin posibilidades de llamar a nadie para que acuda en su rescate.

Los naufragos están absolutamente desolados. Pero el corajudo capitán corsario no se da por vencido. Ordena que se monte un velero a partir de uno de los botes que han sobrevivido al *tsunami* y junto con cinco de sus hombres se hace a la mar en busca de un nuevo barco que asaltar para proseguir su aventura.

Tres días más tarde llegan a otra pequeña isla, Atiu, que a diferencia de la anterior está habitada. Allí se hacen pasar por un grupo de aventureros que está atravesando el Pacífico por una apuesta. Logran que les den vituallas para continuar su periplo

Piratas en el Índico

Un corsario bombardea Madrás

El *Emden* es otro famoso barco corsario alemán que con sus ataques a navíos aliados no solo consigue paralizar el comercio de Ceilán y la bahía de Bengala sino que se atreve incluso a bombardear el puerto de Madrás.

Al mando del capitán Karl von Müller, el corsario hunde 17 barcos en el mes de septiembre de 1914. La actividad del *Emden* dispara el precio de los seguros de los barcos y avergüenza a las armadas aliadas que ven como un solo barco pirata pone en jaque todo el comercio de la región.

El bombardeo del puerto de Madrás, al sur de la India, lo hace desde una distancia de casi 3 kilómetros. Incendia los depósitos de petróleo del puerto y un buen número de barcos allá amarrados. Después de media hora de bombardeo, durante la cual dispara 125 proyectiles, empieza el contraataque de los ingleses. Entonces el *Emden* se hace escurridizo y desaparece sin recibir ningún impacto.

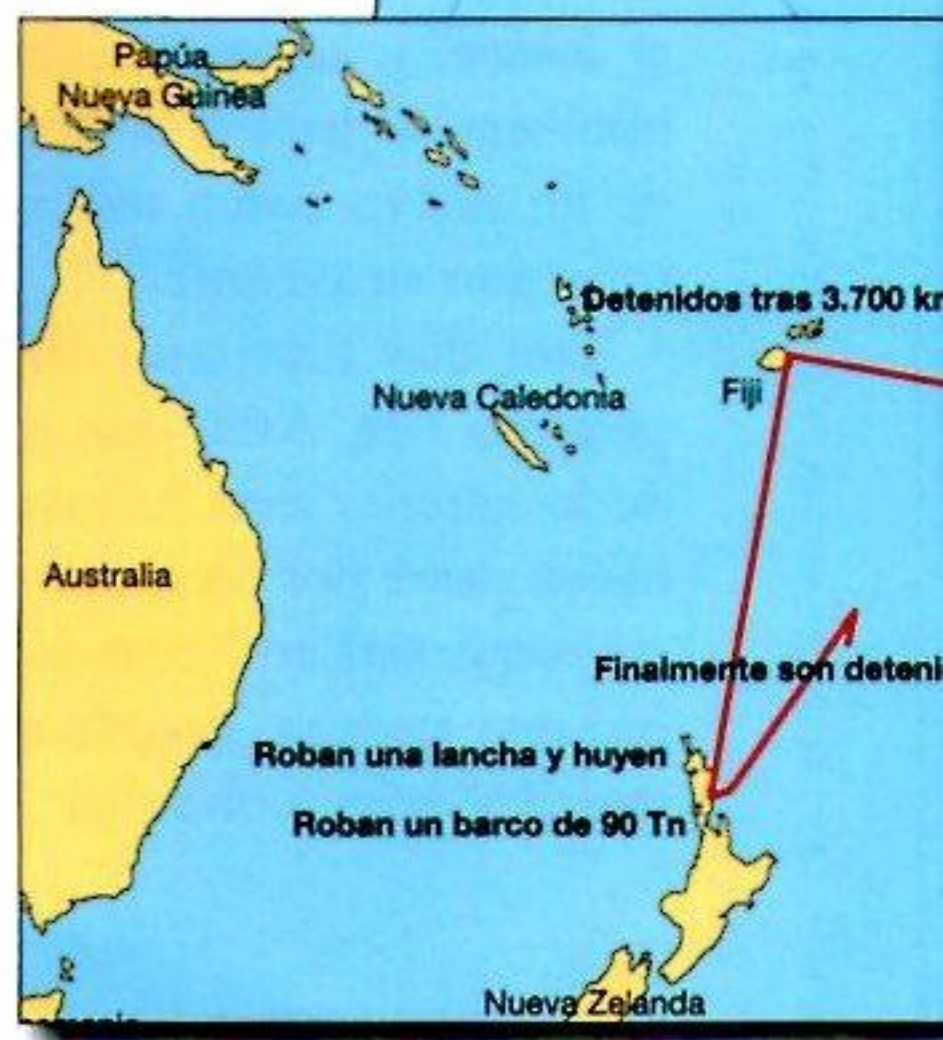
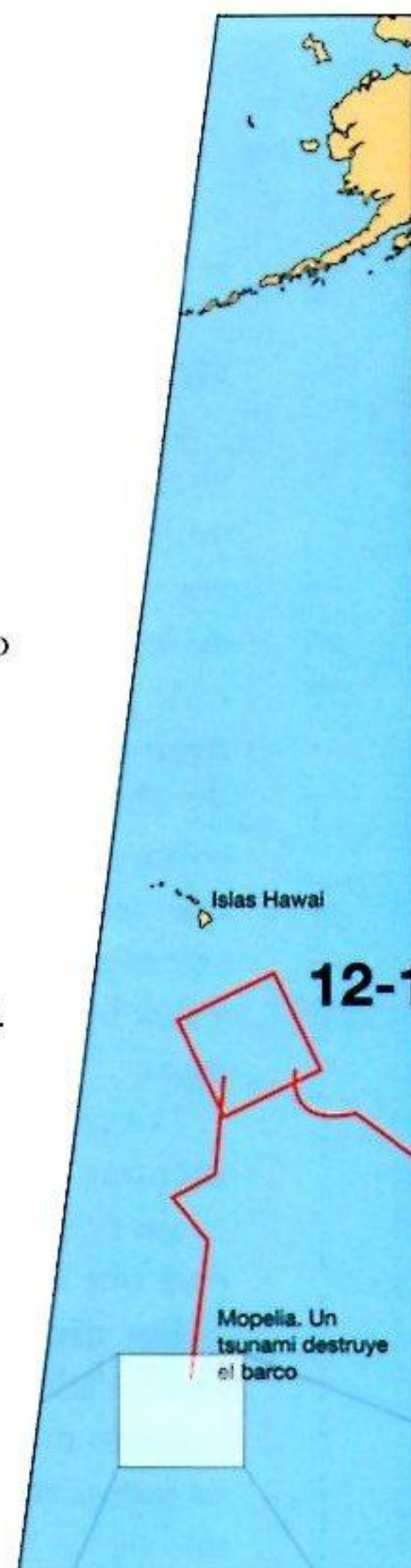
Después la nave se encamina a la isla de Cocos para atacar una estación de radio y cortar la línea de cables que une esta estación con Australia. Mientras una parte de la tripulación se dispone a realizar el sabotaje, son descubiertos por los operadores de la estación que llaman en su ayuda al crucero australiano *Sidney*.

El *Emden* acaba embarrancado y Müller preso. Los marineros que habían desembarcado roban otro barco con el que logran regresar a Alemania.

La aventura del Seeadler

Luckner y sus hombres atravesaron medio mundo hundiendo barcos

Felix Graf von Luckner y sus 62 hombres salen del puerto de Cuxhaven (Alemania) a bordo del *Seeadler*, aparentemente un barco noruego que transporta madera, pero que oculta dos cañones y dos ametralladoras pesadas. Sorteando el bloqueo aliado cruzando por el norte de Gran Bretaña para llegar al Atlántico. A la altura de las islas Azores hunden su primer barco, el *Gladys Royle* (1), y el *Lundy Island* (2). Después, entre Canarias y Brasil, sus víctimas son *Charles Gounod* (3), *Percé* (4), *Antonin* (5), *Buenos Aires* (6), *Pinmore* (7), *British Yeoman* (8), *Rochefoucauld* (9), *Dupleix* (10) y *Horngarth* (11). Su siguiente captura, el *Cambronne*, no es hundido. En él cargan a los 300 tripulantes de los barcos, capturados antes de hundirlos, y los dejan marchar. Después pasan al Pacífico donde hunden el *AB Johnson* (12), *RC Slade* (13) y *Manila* (14). Recalan en la isla de Mopelia para limpiar el casco del *Seeadler*, pero un tsunami lo destruye. Luckner y cuatro de sus hombres parten en un bote y recorren 3.000 kilómetros, son detenidos, huyen robando otro barco y tras navegar 2.000 kilómetros más son finalmente neutralizados en Kermadec, Nueva Zelanda.







Los restos del antiguo barco pirata 'Seeadler', después de que un 'tsunami' lo lanzara sobre un arrecife de coral. Foto: Foto. Allan C. Green

Viene de la página 25

en busca de un nuevo barco del que apoderarse.

La siguiente isla a la que llegan es Aitutaki. Allí se hacen pasar de nuevo por noruegos, pero esta vez despiertan sospechas. Pero como en la isla no hay ni ejército ni policía pueden zarpar sin demasiados problemas.

Su nueva parada es la isla de Rarotonga, adonde llegan de noche y creen haber encontrado un barco con el que huir. Pero la oscuridad les ha jugado una mala pasada y lo que han encontrado es un barco varado.

3.000 kilómetros en un bote

Tres semanas después de haber abandonado los restos del *Seeadler* alcanzan Wakaya, donde su historia de naufragos noruegos es creída por la mayoría de los pobladores, excepto por uno que avisa a la policía de una isla vecina. Desde el ferry que une las islas un policía les amenaza fingiendo que les apunta con un arma. Los antiguos piratas se tragan el engaño y se entregan. Acaban encerrados en

un campo de prisioneros. Luckner y sus cuatro compañeros han recorrido más de 3.000 km con su bote en medio del océano.

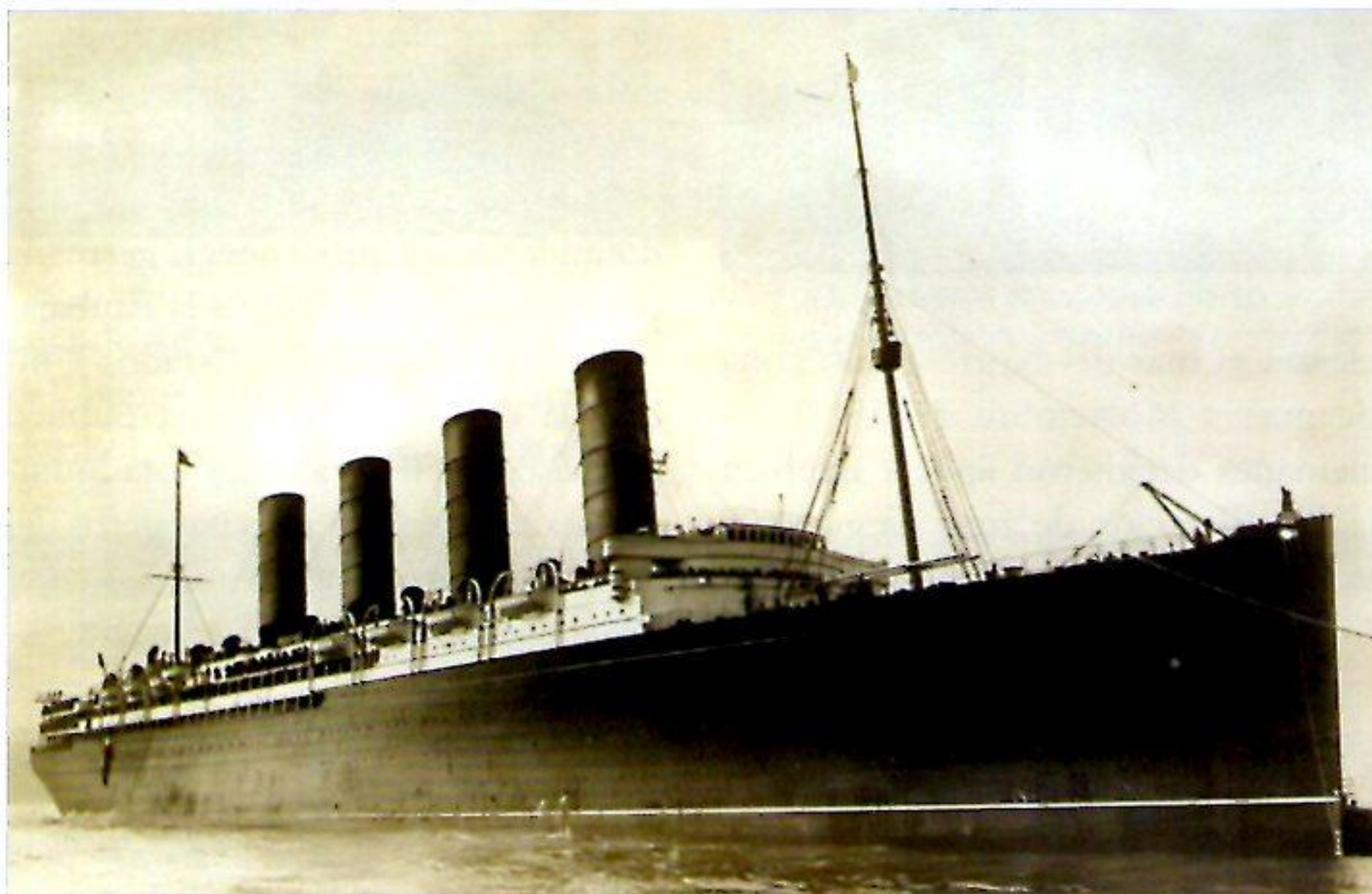
Pero el corsario no acepta que la guerra ha acabado para él. Aprovechando el ensayo de una obra de teatro para Navidad, con un grupo de prisioneros se apodera de la lancha rápida del comandante del campo. Con ella llegan al norte de Nueva Zelanda y roban una gabarra de 90 toneladas. Con un mapa sacado de un libro de escuela y un sextante hecho a mano navegan 2.000 kilómetros más hasta las islas Kermadec, donde saben que hay anclados barcos de gran tonelaje.

Pero antes de que logren apoderarse de un barco, son alcanzados por sus perseguidores e internados de nuevo en un campo de prisioneros.

Luckner había hundido 14 buques, causando una única víctima mortal: un disparo durante un asalto provocó un escape de vapor que alcanzó a un marinero británico y le ocasionó la muerte. ■

El imperio del submarino

El hundimiento del transatlántico 'Lusitania' por el U-20 causó la muerte a 1.198 pasajeros, entre ellos 100 niños



El 'Lusitania', un lujoso transatlántico británico que hacía la ruta Nueva York - Liverpool, fue hundido cerca de las costas de Irlanda, provocando la muerte de 1.198 pasajeros. Después se supo que llevaba oculto armamento cuya explosión podría haber acelerado el hundimiento.

Al principio de la contienda los submarinos alemanes no lograron grandes victorias espectaculares, con alguna excepción como la del U-9 que hundió tres cruceros en poco más de una hora.

Sin embargo, la continuada actividad de los sumergibles contra intereses comerciales de otros países fue generando una profunda enemistad

con los países neutrales, especialmente los Estados Unidos.

El hundimiento del 'Lusitania'

El punto máximo de este rencor creciente contra los alemanes y sus acciones cada vez más devastadoras se iba a producir con el ataque al buque *Lusitania*.

Después de que Gran Bretaña de-



El dibujo reproduce el elegante comedor de primera clase del 'Lusitania', diseñado al estilo Luis XVI y con frescos en las paredes.

clarara el mar del Norte como zona de guerra (noviembre de 1914) los alemanes decidieron aplicar también la consideración de zona de guerra a los mares que rodeaban las islas de Gran Bretaña (febrero 1915), lo cual quería decir que cualquier barco aliado en la zona podía ser hundido sin previo aviso.

Esta situación, junto con una polémica sobre qué bandera debían llevar los barcos, provocó, al parecer, una situación de malestar, inseguridad y nerviosismo en el capitán del *Lusitania*, Daniel Dow, que llevó a que fuera sustituido en el cargo.

El *Lusitania* era un transatlántico británico, de la compañía Cunard Line, que hacía la ruta Nueva York-Liverpool. Junto con su gemelo el *Mauretania* eran los barcos que cruzaban el Atlántico a mayor velocidad, llegando a alcanzar los 26,7 nudos, casi 50 kilómetros por hora. Medía 240 metros de eslora.

Estaba considerado como un barco lujoso. El comedor de primera clase era la sala más grande de todos los barcos que existían en aquel momento. Medía 26 metros de largo y ocupaba la altura de dos cubiertas. Estaba decorado al estilo Luis XVI, con frescos pintados en las paredes.

Después de que un grupo de estadounidenses de procedencia germana presionaran inútilmente a la Embajada de Alemania en los Estados Unidos, la delegación germana publicó un aviso en 50 periódicos estadounidenses recordando a los pasajeros del *Lusitania* la situación de guerra que se vivía y que cualquier barco aliado podía ser atacado.

Un torpedo del U-20

A pesar de la preocupación que provocó este aviso entre los pasajeros y la tripulación, el *Lusitania* partió de Nueva York 15 días después con destino a Liverpool.

El viaje transcurrió plácidamente durante los primeros seis días. El 7 de mayo de 1915, cuando el transatlántico se encontraba navegando en paralelo a la costa sur de Irlanda, cruzó por delante del U-20, un submarino mucho más lento que el propio transatlántico y que no le hubiera soportado una persecución.

Walther Schwieger, el capitán del U-20, ordenó disparar un torpedo



cuando se encontraba a 700 metros del buque. El proyectil impactó en estribor, bajo el puente de mando.

El dibujo muestra al 'Lusitania' tras ser alcanzado por un torpedo. Dibujo: New York Herald and London Sphere

La historia humana

El U-35, récord con 226 hundimientos

El U-35 es el submarino que más barcos ha hundido, no solo en la Primera Guerra Mundial sino en toda la historia. Entre marzo de 1915 y el mismo mes de 1918 el sumergible alemán mandó al fondo del mar a un total de 226 navíos enemigos, además de dañar gravemente a otros 10.

Inició sus actividades en el Mediterráneo y al mando del comandante Waldemar Köphamel hundió 35 barcos, entre ellos dos transportes de tropas británicas, un petrolero, patrulleras y guardacostas.

Pero su labor más mortífera la llevó a cabo cuando estuvo al mando del comandante Lothar von Arnauld de La Perière, marino alemán con apellido

Lothar von Arnauld de La Perière, el comandante de submarinos que hundió más barcos.





Una embarcación busca supervivientes entre los restos del naufragio del 'Lusitania'. Dibujo: William Lionel Wyllie

Muy poco después de la primera explosión se produjo un nuevo estallido en el *Lusitania*, que empezó a hundirse con mucha rapidez. En dieciocho minutos la gran nave había desaparecido completamente bajo las aguas, dejando 1.198 personas muer-

tas, entre ellas un centenar de niños.

Hubo una gran polémica sobre el segundo estallido. Se dijo que fue debido al lanzamiento de un segundo torpedo por parte del U-20. Sin embargo, el capitán Schwieger lo negó rotundamente.

Transportaba armas escondidas

Poco después se supo que el *Lusitania* transportaba un importante cargamento de armas destinadas a los ejércitos aliados. Municiones para ametralladoras y rifles, proyectiles de artillería sin carga y, según algunos autores, también nitrocelulosa.

Una teoría, nunca demostrada,

La historia humana

francés porque su bisabuelo se había visto obligado a huir de Francia tras un duelo con un príncipe Borbón.

Arnauld realizó 14 misiones con este submarino en el curso de las cuales hundió 189 barcos mercantes y 2 cañoneras, que sumaban un total de 446.708 toneladas.

Al inicio de la guerra Arnauld había solicitado ser traspasado al servicio aéreo para hacerse cargo del mando de un zepelín. Pero su petición fue denegada por falta de aparatos disponibles. Entonces pidió otro traslado: si no le querían en el aire se iría al otro extremo, el fondo del mar. Y fue aceptado para comandar un submarino.

Aunque en toda su carrera llegó a hundir 194 barcos (191 con el U-35 y 3



Los submarinos alemanes U-35 (izq.) y U-52 se cruzan en el Mar Mediterráneo.

sostiene que el Gobierno Británico estaba interesado en que se produjera algún hecho parecido que pudiera forzar a Estados Unidos a incorporarse a la guerra.

Indignación en Estados Unidos

Entre los muertos en el hundimiento del *Lusitania* había 128 ciudadanos estadounidenses, lo cual provocó una gran ola de indignación y cólera en Estados Unidos. Se creyó que el presidente Woodrow Wilson iba a declarar la guerra a Alemania. Pero finalmente no lo hizo. Se limitó a mandar unas duras notas de protesta al Gobierno Alemán y mantuvo su



Un año después de hundir el 'Lusitania' el U-20 tuvo una avería y encalló en la costa de Dinamarca. Su tripulación lo hizo estallar.

política de neutralidad en el conflicto.

Sin embargo, muchos historiadores coinciden en que aunque esta acción no provocara el ingreso inmediato de los estadounidenses en la guerra sí que acabó teniendo mucho peso en la decisión de hacerlo, dos años más tarde.

Después de este hecho los ataques de los submarinos alemanes conti-



con el U-139), se dice que solo disparó cuatro torpedos. Prefería usar el cañón de 88 mm en la cubierta.

Su manera de proceder era acercarse a su objetivo y dispararle alrededor, obligándole a detenerse. Entonces ordenaba a la tripulación que abandonara el barco en los botes salvavidas y subía al navío interceptado e inspeccionaba su carga y sus documentos. A menudo se llevaba prisionero al capitán del buque. Después

ordenaba que hundieran el barco.

En su primera patrulla mantuvo un enfrentamiento con el *Margit*, un barco Q con aspecto de indefenso, pero con armamento oculto, del que logró escapar.

En la tercera patrulla hundió el crucero francés de transporte de tropas *La Provence*, con 1.800 soldados a bordo, de los cuales perecieron la mitad.

El momento álgido de su carrera fue a mediados de 1916. Entre abril y mayo de este año hundió 23 barcos, y entre julio y agosto, 54.

A pesar de la dureza de sus actuaciones, Arnould daba, a menudo, muestras de sensibilidad. Un día, cuando se disponía a dar la orden para que hundieran un mercante ya desalojado de su tripulación, vio con el largavista que a bordo había un mono. Entonces mandó a



Un submarino alemán, en una playa al sur de Inglaterra tras su rendición. Foto: Keystone View Company

nuaron provocando muertes, entre ellas de ciudadanos estadounidenses. Las nuevas quejas llevaron a los alemanes a tomar algunas medidas para

dulcificar la actividad de sus sumergibles, que pasaron a avisar a los barcos antes de hundirlos, de manera que los pasajeros y la tripulación pudieran ponerse a salvo.

El dilema alemán

En las altas instancias militares germanas había, también, cierta polémica sobre de qué forma había que llevar a cabo la guerra submarina. La principal preocupación de una importante parte del generalato era que la continuidad de estas acciones provocaría la temida intervención de los Estados Unidos que podía resultar decisiva para inclinar la contienda a favor de los aliados.

Finalmente los mandos de la ma-

La historia humana

uno de sus marinos:

- ¡Ve a bordo y rescata al mono!

Fipps, como alguien empezó a llamarlo, fue durante un año la mascota del U-35. En este tiempo su afición principal fue robar comida de la cocina y tirar de las barbas a los marinos que dormían. Pero finalmente el animal enfermó y, por miedo a un contagio, Arnauld lo envió al zoo de Berlín a través de un marino que se iba de permiso.

Escapa a dos torpedos

En una ocasión, cuando el U-35 regresaba a su base viajando en superficie, un submarino enemigo le disparó un torpedo desde menos de 100 metros

de distancia. El proyectil se acercaba directo al blanco y no podía fallar. Pero cuando iba a alcanzar su objetivo, salió del agua y pasó por encima de la cubierta, golpeándola y arañándola, pero pasando de largo.

El atacante lanzó un segundo proyectil dirigido a dar de lleno en el U-35, pero esta vez en lugar de pasar por encima, el proyectil pasó por debajo, a unos pocos centímetros del casco. El torpedero había rectificado excesivamente el tiro tras el primer disparo.

Otro submarino alemán llevó el mismo nombre durante la Segunda Guerra Mundial, aunque sus logros fueron mucho menores. Hundió 4 barcos y acabó alcanzado por las cargas de profundidad de varios destructores británicos. ■

rina que apostaban por una guerra submarina sin restricciones cedieron ante la postura de la parte civil del gobierno y se decidió suspender los ataques submarinos alrededor de las islas Británicas para calmar a los estadounidenses.

A partir de entonces el Alto Mando Alemán tuvo una actitud oscilante sobre la actuación de sus sumergibles, ya que al mismo tiempo que quería evitar que los estadounidenses se sumaran al bando aliado también consideraba que la asfixia que padecía su propia población por falta de alimentos resultaba insoportable.

La gran batalla de Jutlandia

Aparte de la actuación de los submarinos, el resto de la marina alemana tampoco estaba dispuesta a quedarse con los brazos cruzados. La fuerte inversión que el país había hecho en la construcción de nuevos barcos no estaba destinada a permanecer parada.

Por todo esto la flota alemana iba a tratar de romper el bloqueo, a pesar de ser consciente de su inferioridad numérica ante la flota británica. Si su capacidad no le permitía un ataque frontal contra el grueso de la Royal Navy, como mínimo iba a intentar causar el mayor número posible de pérdidas en los barcos y las tripulaciones enemigas.

Al mando de la Flota de Alta Mar alemana se encontraba el almirante



El almirante Reinhard Scheer, al mando de la Flota de Alta Mar alemana, logró evitar la derrota en la Batalla de Jutlandia.

Reinhard Scheer, un hombre con una expresión facial tan dura e inalterable que recibió la denominación de *la máscara de hierro*.

En verano de 1916, Scheer decidió pasar al ataque. Ante la imposibilidad de emprender una acción eficaz contra el conjunto de la armada aliada, decidió atacar solo una parte. Trató de engañar a los británicos con un cebo. Dejó cinco modernos cruceros ligeros, al mando del vicealmirante Franz von Hipper, para que actuaran como señuelo para atraer al escuadrón de cruceros del almirante bri-

Pasa a la página 38

El cementerio marino de Scapa Flow

Tras acabar la guerra los alemanes hundieron 72 barcos para que no cayeran en manos enemigas

Cuando acabó la guerra 72 barcos de la Marina Imperial Alemana fueron recluidos en la base naval británica de Scapa Flow, en las islas Orcadas, al norte de Escocia, en espera de lo que se decidiera hacer con ellos en las negociaciones del tratado de paz.

Pero tras nueve meses de espera, temiendo que se decidiera entregar los barcos a los países aliados, el almirante Ludwig von Reuter aprovechó un día que las naves británicas de la bahía habían salido de maniobras para dar una orden convenida: al mismo tiempo se abrieron compuertas y boquetes en los 72 barcos y todos se fueron a pique.



Marinos alemanes, pasando el tiempo recluidos en Scapa Flow, y el 'Seydlitz' y el 'Hindenburg' tras ser hundidos. Fotos: Royal Navy official photographer y U.S. Naval Historical Center Photograph







des engl. Schlachtkreuzers „Queen Mary“ in der Skagerrakschlacht am 31. 5. 16, 4²⁶ Uhr na

El crucero de batalla británico 'Queen Mary' estalla después de que un disparo del acorazado alemán 'Derfflinger' alcanzara su almacén de municiones durante la Batalla de Jutlandia.

Viene de la página 35

tánico Beatty. Una vez el escuadrón estuviera enfrentado con los cruceros aparecería el grueso de la gran flota alemana, que los destruiría antes de que pudiera llegar en su socorro la gran flota británica, desde su base de Scapa Flow, en las islas Orcadas.

Pero, una vez más, los mensajes de la flota del Káiser habían sido descifrados en Londres, gracias al libro encontrado en el *Magdeburg*, y los británicos conocían al detalle las intenciones germanas.

Al frente de la flota aliada se encontraba Sir John Jellicoe, un protegido del almirante de la flota, John Fisher. Su objetivo era asestar un duro golpe a la armada alemana que le hiciera desistir de sus deseos de salir a mar abierto para desafiar a los británicos y arrebatárles la supremacía en los mares.

La estrategia de la Royal Navy fue acudir con el grueso de la flota a las inmediaciones del escenario preparado por los alemanes mucho antes de lo que estos esperaban, para sorprenderles y desbaratar sus planes.

La trampa de los británicos

La madrugada del 31 de mayo, el escuadrón de cruceros del almirante Beatty, un *gentleman* veterano de muchas batallas en la Royal Navy, se encontró con el grupo de cruceros de Hipper y entabló con ellos una dura batalla. Pero tras aguantar el combate durante aproximadamente una hora, la escuadrilla británica partió, fingiendo que huía, en dirección al lugar donde se encontraba su gran flota.

Jellicoe había desplegado el grueso de sus barcos como una muralla con la que se encontrarían los barcos ale-

manes cuando llegaron persiguiendo a la pequeña flotilla.

Los cruceros de Hipper, seguidos por el grueso de las fuerzas alemanas, persiguieron a los barcos de Beatty hasta que se encontraron ante el grueso de la armada británica llevándose una enorme sorpresa: el despliegue de los barcos enemigos cubría prácticamente la línea del horizonte. El campo de batalla quedó configurado en forma de T. La tilde de la letra la formaba el despliegue de navíos británicos y el palo eran los barcos alemanes.

La flota alemana da un giro de 180°

A pesar del factor sorpresa y de la inferioridad numérica, los alemanes no se amilanaron y plantaron cara. Pero la desproporción de fuerzas era tan grande que a los germanos no les quedó más remedio que optar por la retirada. Scheer dispuso el alzamiento de una gran cortina de humo para impedir que los británicos vieran su maniobra. Entonces ordenó a sus navíos hacer un giro de 180° y regresar por donde habían venido.

La flota alemana emprendió la huida hacia al sur, perseguida por sus enemigos. Tras algunas vacilaciones, finalmente aprovechó la caída de la noche para intentar atravesar la línea de barcos enemigos, a toda máquina, en dirección a sus bases.

Los cruceros y los destructores alemanes avanzaron con toda su po-

tencia, alejándose de sus acorazados, más pesados y más lentos.

Jellicoe dejó pasar a los barcos alemanes, evitando el choque. En este punto crucial los expertos consideran que Jellicoe cometió el gran error de su vida, desaprovechando la oportunidad de provocar un descalabro entre los descolocados navíos alemanes.

La opción vencedora, opinan los especialistas, hubiera sido dejar pasar a los cruceros y destructores y



El almirante John Jellicoe dejó pasar la posibilidad de causar un descalabro en la Armada alemana.



El cartel de reclutamiento estadounidense dice: "¡¡Caramba!! Quisiera ser un hombre para alistarme en la Navy". Diseño: Howard Chandler Christy

cebarse en los acorazados hasta aniquilarlos.

Cuando Jellicoe quiso reaccionar ya era demasiado tarde y los alemanes se encontraban lejos de su alcance.

Los británicos habían perdido 14

barcos y 6.000 hombres. Los alemanes, 11 navíos y 2.500 marineros.

Los historiadores discrepan a la hora de evaluar cuál de los dos bandos se llevó la victoria de la batalla.

El mayor logro para los alemanes fue conseguir que su flota escapara con vida cuando los británicos estaban a punto de aniquilarla. Los británicos, por su parte, consiguieron seguir manteniendo el dominio de los mares.

Guerra Submarina Ilimitada

Ante la falta de progresos en la lucha contra el bloqueo naval que padecía Alemania, el ala fuerte del ejército, encabezada por el general Falkenhayn y el almirante Scheer, acabaron saliéndose con la suya e imponiendo la Guerra Submarina

Las armas

Las cargas de profundidad

Con la aparición de los submarinos como arma de guerra era necesario que surgiera un arma capaz de oponérseles. Y esa arma fue la carga de profundidad, pariente de la mina submarina. Aunque lo único que tienen en común la mina submarina y la carga de profundidad es que ambas "trabajan" en el medio marino.

La mina submarina se coloca fondeada fija en un emplazamiento determinado a la espera de que algún buque (amigo,

El vicealmirante Gordon Campbell recibió la Cruz Victoria por hundir un submarino con una carga de profundidad. Foto: Royal Navy official photographer

enemigo o neutral, ese es su mayor problema) haga percutir alguno de sus sensores. La carga de profundidad, en cambio, es arrojada exactamente en el lugar donde se ha detectado la presencia de un submarino y se programa para que estalle a una profundidad determinada, aquella en la que se supone que se encuentra el submarino que se quiere destruir.

El funcionamiento de la carga de profundidad se basa en el aumento de presión que experimenta cualquier

Ilimitada. De esta forma se jugaban el todo por el todo.

Los Estados Unidos, finalmente, entraron en la guerra en abril de 1917. La reacción alemana ante este hecho fue la de suprimir cualquier tipo de límite a su actuación bélica en el mar, aumentando considerablemente el número de barcos hundidos.

Los convoys

La aportación estadounidense a la guerra en el mar fue creciendo, poco a poco, hasta llegar a tener implicados cerca de 400 navíos.



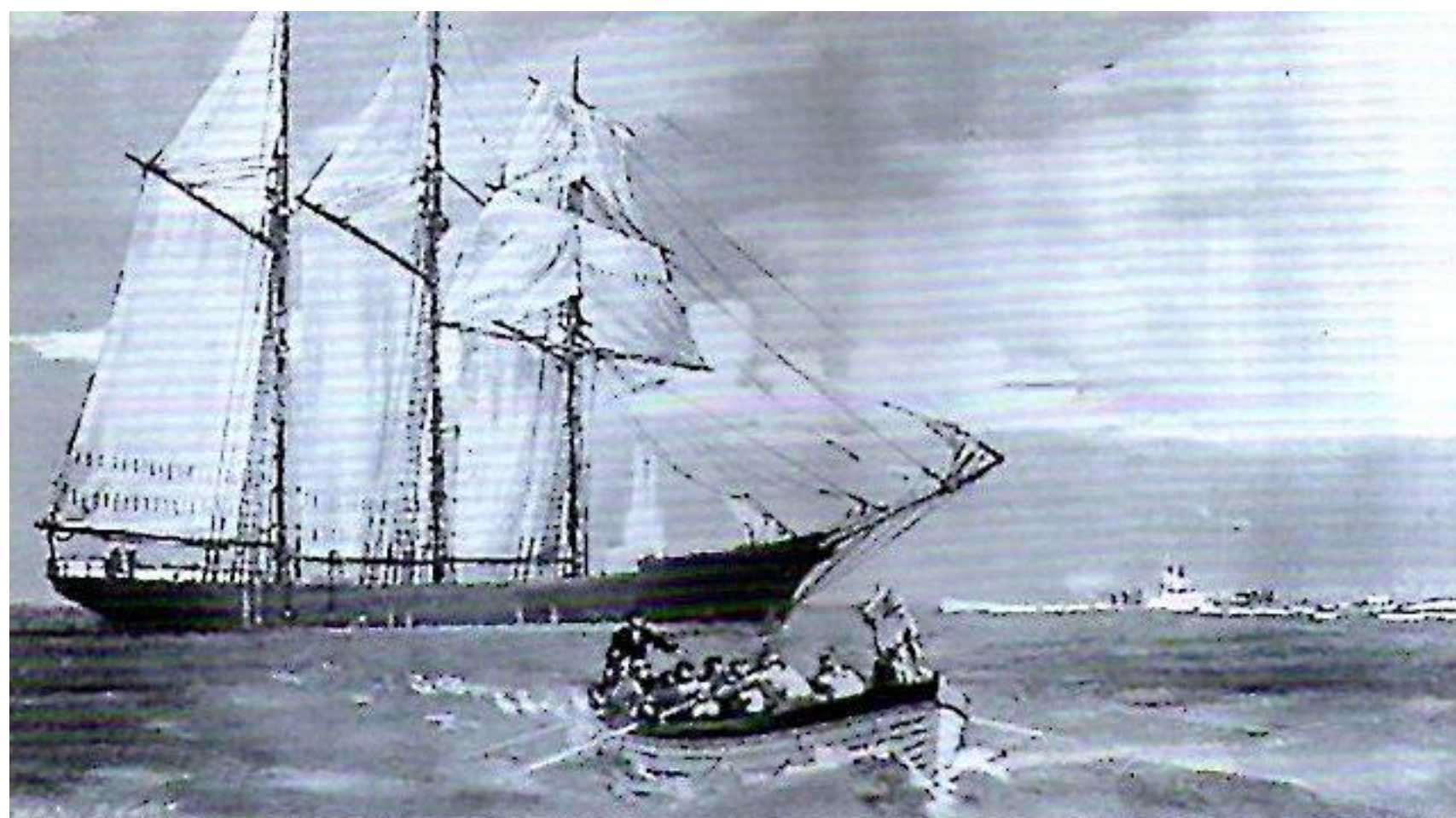
Viajando en convoyes protegidos, los barcos aliados pudieron alejar el peligro de los submarinos. En la foto, un convoy se acerca al puerto de Brest. Foto: Robert W. Neeser, U.S. Navy

Los aliados idearon una estrategia para hacer frente a la amenaza de los submarinos. Para evitar que estos atacaran y hundieran a placer los barcos que viajaban en solitario, se adoptó la alternativa de que los barcos comerciales y de pasajeros viajasen agrupados y con protecciones armadas.



cuerpo que se hunde en el agua. Posee una “pistola hidrostática” que puede programarse para que se dispare a diferentes profundidades. En 1914 la profundidad a la que solían trabajar las cargas era entre los 12 y los 14 metros. Y la carga explosiva era de unos 500 kilos.

Los buques que llevaban cargas de este tipo solo cargaban un par, debido a lo escaso de su producción y a su enorme peso, y las lanzaban una a continuación de la otra para intentar, con dos explosiones sucesivas, tener más éxito en la difícil tarea de hundir un submarino. Posteriores mejoras técnicas permitieron que la carga alcanzara mayores profundidades y pesara



El dibujo representa a un barco Q que consigue la rendición de un submarino alemán.

El primer convoy se puso en marcha en mayo de 1917. Se trataba de un grupo de barcos que viajaban desde Gibraltar hasta Gran Bretaña. El resultado de la prueba fue un éxito. Los submarinos alemanes no pudieron hacer nada ante el grupo de barcos organizados y con protección militar.

El mes siguiente se puso en marcha el primer convoy transatlántico. Contaba con un apoyo aéreo que alejó cualquier tentativa de ataque.

A la vista del éxito del invento los convoyes se institucionalizaron. Se fijaban unas fechas determinadas para que los barcos que quisieran hacer la travesía se unieran a la expedición. De esta forma, los transportes se esperaban hasta el momento en que podían contar con la protección del convoy para hacer el viaje.

Cuando se puso en marcha la estrategia de los convoyes, los alemanes hundían más de 600.000 toneladas

Las armas

menos con similar capacidad destructiva.

El riesgo para el barco que lanzaba la carga de profundidad era que ésta pudiera causarle también daños, por lo que el buque tenía que navegar a la máxima velocidad para alejarse del lugar de la explosión lo más rápido posible.

Sin embargo, la eficacia de las cargas de profundidad es más que dudosa. Para causar daños a un submarino, la carga de profundidad ha de estallar a menos de 6 metros del objetivo. Teniendo en cuenta lo rudimentario de los medios de localización de los cuerpos sumergidos, era muy difícil hundir un submarino por esos



El U-68, un submarino de la misma categoría que el de la imagen, fue la primera víctima de una carga de profundidad.

Dos cruceros británicos hundidos en el canal de Zeebrugge, en el fallido intento de bloquear el acceso a este puerto para impedir la entrada y salida de los submarinos alemanes.

de barcos al mes; al año siguiente, la cantidad de hundimientos se había reducido a la mitad. El sistema de los convoyes logró derrotar la campaña de los submarinos alemanes.

Los barcos Q

Otra manera eficaz de combatir a los submarinos germanos fue la de los denominados barcos Q. Se trataba de barcos mercantes que se desplazaban bajo la imagen de un frágil navío desprotegido, pero que en el momento en que se sentían presas de un ataque ponían al descubierto el arsenal defensivo que llevaban oculto y, tras sorprender al atacante, le presentaban batalla.

La imagen de un barco solitario y desprotegido resultaba una perla apetitosa para los capitanes de los



sumergibles alemanes que cuando los veían solían emerger para atacarlos con la artillería de su cubierta. De esta forma podían ahorrar algunos de sus contados y valiosos torpedos.

Cuando el submarino emergía se encontraba con el *pacífico* barco transformado en una máquina de hacer fuego que aprovechaba el factor sorpresa para tratar de hundirlo.

Los aliados llevaron a cabo, también, un audaz intento de colapsar la salida y entrada de los submarinos en el puerto de Zeebrugge, en Bél-



medios. En 1916 sólo se hundieron tres submarinos alemanes por medio de cargas de profundidad.

Pero el escaso éxito de la aplicación no desalentó a los aliados que siguieron trabajando en nuevos desarrollos de este artefacto. Uno de los más poderosos fue el Mark X inglés que pesaba 1.400 kilos y era lanzado por tubos lanzatorpedos. La carga se hundía en el agua a una velocidad de 6 m/s. pero, pese a esta celeridad, el buque que la había lanzado tenía que alejarse del lugar a más de 11 nudos (20,3 km/h) para no ser víctima de su propia "medicina". ■



El 'Bayern', hundiéndose en Scapa Flow, después de que el mando alemán decidiera hacer naufragar su flota tras finalizar la guerra antes de que pudiera caer en manos de los aliados.
Foto: Royal Navy official photographer

gica, que tenía una importante base de submarinos alemanes protegidos en refugios de hormigón. En junio de 1918 los aliados trataron de hundir tres viejos barcos en la entrada del puerto, de forma que impidieran la entrada y salida de los submarinos. Pero cuando la flota británica se acercaba para realizar la operación no pudo contar con el factor sorpresa y encontró fuerte resistencia.

Los tres viejos barcos fueron hundidos en el canal de entrada al puerto pero no lograron taponar toda la entrada. Los U-Boot pudieron seguir entrando y saliendo, aunque por un canal más estrecho.

Scapa Flow

Después de acabar la guerra, 72 barcos de la Marina Imperial Alema-

na fueron confinados en Scapa Flow, la base de la Royal Navy en las islas Orcadas, al norte de Escocia, a la espera de que en la discusión del tratado de paz se decidiera su futuro.

Después de 9 meses de espera, el almirante Ludwig von Reuter, el oficial que estaba al mando de la flota albergada en Scapa Flow, aprovechó que el grueso de la flota británica había salido de su base para realizar unos ejercicios y dio la orden de hundir todos los barcos para evitar que pudieran caer en manos de los británicos.

Después de hacer estallar cargas explosivas o de abrir entradas de agua en el casco, el grueso de la gran flota germana se fue hundiendo poco a poco bajo las poco profundas aguas escocesas. ■

Las películas

Un barco camuflado, a la caza de un sumbarino

Mar de fondo

(*Seas Beneath*)

Dir. John Ford.

Con George O'Brien, Marion Lessing, Mona Maris, Walter C. Kelly. (Estados Unidos, 1931)

El *Mystery Ship*, un barco estadounidense, se hace a la mar desde la costa de España durante la Primera Guerra Mundial, al mando del comandante Bob Kingsley.

El barco tiene toda la apariencia exterior de una goleta inofensiva, pero en realidad lleva oculto un espectacular

cañón antisubmarino con el que se propone cazar un peligroso submarino alemán, el U-172, que está al mando del barón Von Steuben y mantiene en jaque a la armada aliada, hundiendo a todos los barcos que se cruzan en su camino.

Durante una escala en las islas Canarias, Kingsley conoce a Anna Marie Von Steuben, sin saber que ella es la hermana de su enemigo, el comandante del U-172.

Se trata de uno de los llamados buques Q que realmente contribuyeron de forma eficaz a la eliminación de la amenaza que suponían los peligrosos sumergibles de la flota del Káiser.

La película fue realizada por el famoso director John Ford, autor de títulos de gran éxito como *La diligencia*, *Las uvas de la ira* y *El hombre tranquilo*. En este caso el director quedó poco satisfecho con el resultado final de su obra, básicamente porque no le gustaba la forma como actuaba la protagonista Marion Lessing que le había sido impuesta por la productora en contra de su opinión.

El film es uno de los menos conocidos dentro de la amplia producción que llevó a cabo su afamado director.

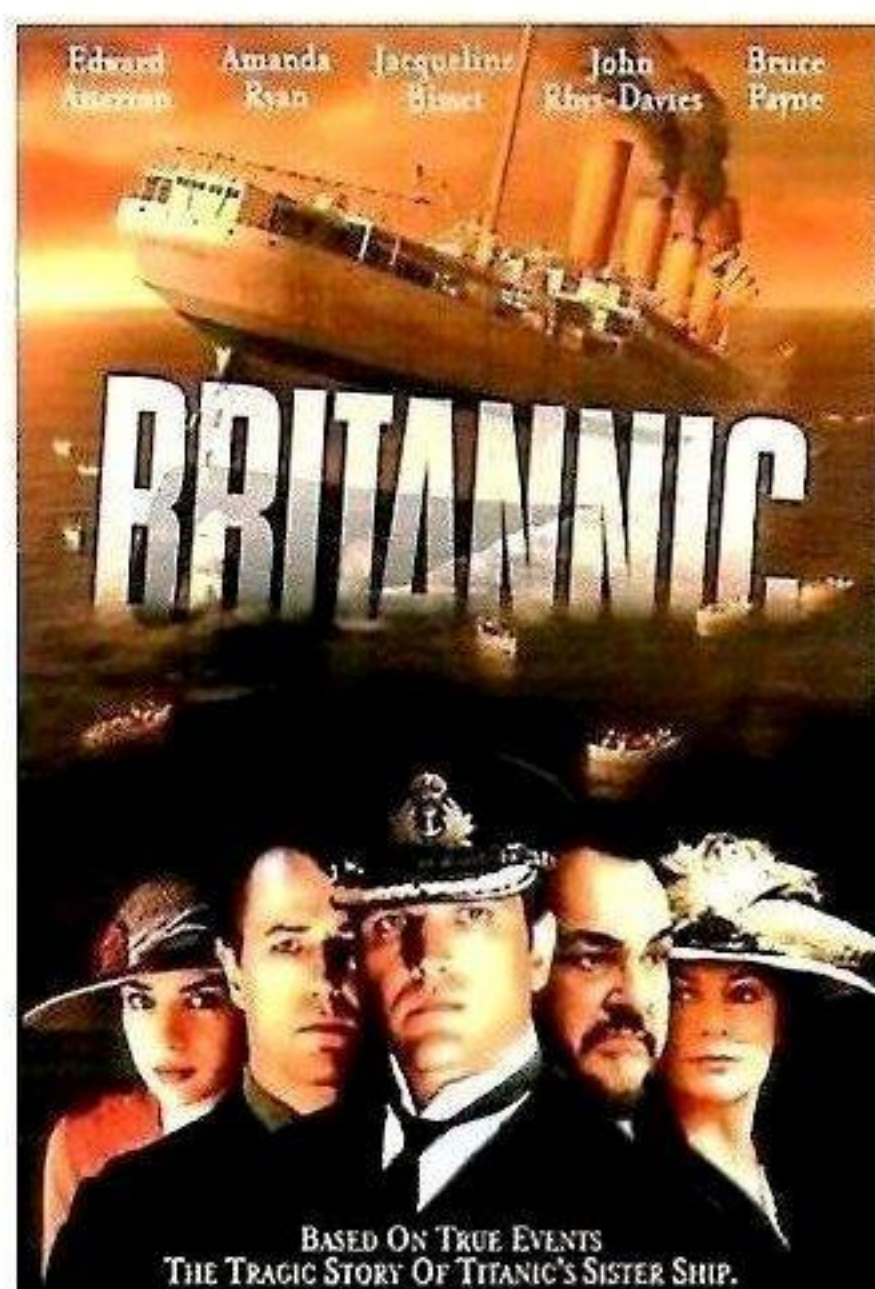


Las películas

Un submarino alemán ataca al sucesor del 'Titanic'

Britannic

Dir. Brian Trenchard-Smith.
Con Edward Atterton, Amanda Ryan, Jacqueline Bisset, John Rhys-Davies y Bruce Payne.
(Reino Unido, 2000)



El *Britannic*, un barco hermano del *Titanic* pero reformado para superar sus limitaciones, es convertido en barco hospital para transportar a los soldados británicos heridos en la Batalla de Gallípoli. A bordo viaja una de las supervivientes del *Titanic*, Vera Campbell, oficialmente como asistente de una enfermera, pero en realidad es una espía británica que trata de descubrir la existencia de un espía alemán en el barco. El espía alemán viaja simulando ser el capellán de la nave, Reynolds, y descubre que el barco lleva escondidas armas cortas, que en realidad están destinadas a proteger la nave en caso de motín. El falso capellán provoca diversos sabotajes tratando de hundir el barco o provocar una rebelión de un grupo de republicanos irlandeses que también viajan en la nave.

Vera Campbell entra en contacto con Reynolds y poco después se enamora de él. Los dos espías de bandos contrarios entablan una relación sin que ninguno de los dos conozca el auténtico papel que está representando el otro.

Finalmente Reynolds logra provocar un boquete en el barco que lo hará naufragar. Durante el hundimiento crece el clima dramático entre los dos protagonistas enamorados.

El *Britannic* existió realmente y participó en la guerra como barco hospital. Pero su hundimiento a causa del sabotaje de un espía alemán no es más que una invención del guionista. El *Britannic* acabó hundido, pero fue a consecuencia del impacto de una mina marina.

La canción

El himno de la US Navy está inspirado en un salmo

El himno de la Marina de los Estados Unidos, *Eternal Father, Strong to Save* (*Padre eterno, salvador*), está basado en un salmo del Rey David. La canción fue escrita en 1860 por el poeta inglés William Whiting y originalmente era el himno de la Royal Navy británica y más tarde fue adoptado por la marina estadounidense.

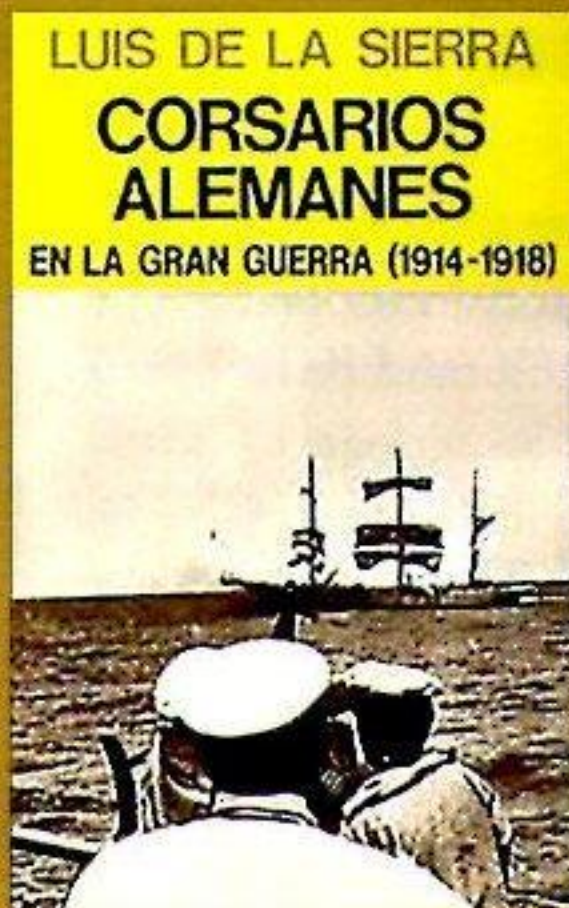
Eternal Father, Strong to Save (*en inglés*)

Eternal Father, strong to save,
Whose arm hath bound the restless wave,
Who bidd'st the mighty ocean deep
Its own appointed limits keep;
Oh, hear us when we cry to Thee,
For those in peril on the sea!
O Christ! Whose voice the waters heard
And hushed their raging at Thy word,
Who walkedst on the foaming deep,
And calm amidst its rage didst sleep;
Oh, hear us when we cry to Thee,
For those in peril on the sea!
Most Holy Spirit! Who didst brood
Upon the chaos dark and rude,
And bid its angry tumult cease,
And give, for wild confusion, peace;
Oh, hear us when we cry to Thee,
For those in peril on the sea!
O Trinity of love and power!
Our brethren shield in danger's hour;
From rock and tempest, fire and foe,
Protect them wheresoe'er they go;
Thus evermore shall rise to Thee
Glad hymns of praise from land and sea.

Padre eterno, salvador (*en español*)

Padre eterno, salvador,
cuyo brazo amarró la ola inquieta,
que ordenó al poderoso océano profundo
mantener sus propios límites:
¡Oh, escúchanos cuando te suplicamos
por aquellos que peligran en el mar!
¡Oh Cristo! Cuya voz escucharon las aguas
y silenciaron su furia al oír tu palabra,
que caminaste sobre la espuma profunda
y con calma hiciste dormir su rabia:
¡Oh, escúchanos cuando te suplicamos
por aquellos que peligran en el mar!
¡Espíritu Santo! Que te alzaste
sobre el caos oscuro y burdo
y ordenaste que cesara su tumulto enojado
y diera paz ante la confusión salvaje:
¡Oh, escúchanos cuando te suplicamos
por aquellos que peligran en el mar!
¡Oh Trinidad de amor y poder!
Protege a nuestros hermanos a la hora del peligro;
de las rocas y las tempestades, el fuego y el enemigo,
protégelos a donde quiera que vayan;
así eternamente alzarán hacia ti
himnos alegres de alabanza desde la tierra y el mar.

El libro



Los piratas vuelven a reinar en el mar

Corsarios alemanes en la Gran Guerra (1914-1918)

Luis de la Sierra

Luis de la Sierra, militar de la Marina Española e historiador, reconstruye en este libro las acciones de los navíos alemanes que durante la guerra hostigaron a los barcos aliados haciéndose pasar por naves indefensas hasta que se encontraban ante ellos y desenmascaraban sus cañones. El autor destaca la tenacidad de los corsarios y su trato caballeroso con sus enemigos.

El poema

Versos a Lili para cantar en la próxima guerra

Lili Marleen

Hans Leip

Frente al cuartel,
ante la gran puerta,
había un farol,
que aún se encuentra allá.
Ahí nos encontraremos de
nuevo,
bajo el farol.
Como antes, Lili Marleen.

Nuestras dos sombras
parecían una sola.
Nos queríamos tanto
que daba esa impresión.
Y toda la gente lo verá,
cuando estemos bajo el farol.
Como antes, Lili Marleen.

Pronto llama el centinela:
“Están pasando revista.
Esto te va a costar tres días”.
“Voy enseguida, camarada”.
Entonces nos decíamos adiós
Me habría ido encantado
contigo, Lili Marleen.

Ella conocía tus pasos,
tu elegante andar,
ardía todas las noches,
aunque ya me había olvidado.
Y si me pasara algo
¿quién se pondría bajo la
farola
contigo, Lili Marleen?

Desde el espacio silencioso,
desde el fondo de la tierra
se alza como en un sueño
tu boca enamorada.
Cuando la niebla nocturna se
arremoline
yo estaré en el farol.
Como antes, Lili Marleen.

Hans Leip

Hans Leip, un descargador de muelles de Hamburgo, fue incorporado como soldado del Ejército Alemán al frente ruso durante la Primera Guerra Mundial. Allí escribió un poema nostálgico recordando cómo se despidió de su novia Lili, titulado ‘La chica bajo el farol’.

20 años más tarde el compositor Norbert Schultze le puso música y la cantó Lale Andersen. La canción se hizo famosa cuando la emitió de manera asidua la emisora de radio de los soldados alemanes en Yugoslavia. La radio se podía escuchar desde lejos y por eso se hizo popular entre los soldados aliados y se convirtió en la canción más famosa de la Segunda Guerra. Entre sus numerosas intérpretes destacó Marlene Dietrich.